

DEMANDA NA HORA-PICO

Aeroportos da Rede INFRAERO



MINISTÉRIO DA DEFESA
Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC
Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação
para a Aviação Civil - SEP
Gerência de Estudos e Pesquisas - GEPQ

DEMANDA NA HORA-PICO **Aeroportos da Rede INFRAERO**



Rio de Janeiro - RJ
2007

Diretoria

MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI

Diretor-Presidente

DENISE MARIA AYRES DE ABREU

Diretora

JORGE LUIZ BRITO VELOZO

Diretor

JOSEF BARAT

Diretor

LEUR ANTÔNIO BRITTO LOMANTO

Diretor

Superintendências

MÁRIO ROBERTO GUSMÃO PAES

Superintendente de Serviços Aéreos

LUÍZ KAZUMI MIYADA

Superintendente de Infra-Estrutura

MARCOS TARCÍSIO MARQUES DOS SANTOS

Superintendente de Segurança Operacional

ALEX CASTALDI ROMERA

Superintendente de Estudos, Pesquisas e
Capacitação para a Aviação Civil

LUIZ ANTONIO DE SOUZA CORDEIRO

Superintendente de Administração e Finanças

ELIEZER NEGRI

Superintendente de Relações Internacionais

© ANAC - 2007

ANAC - SEDE BRASÍLIA

Aeroporto Internacional de Brasília

Setor de Concessionárias, Lote 5

Brasília - DF - CEP: 71608-900

ANAC - SEDE RIO DE JANEIRO

Rua Santa Luzia, 651 - Castelo

- Rio de Janeiro - RJ

CEP: 20030-040

SEP - Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação para a Aviação Civil

Avenida Almte. Sílvio de Noronha, 373

CEP: 20021-010 – Centro – Rio de Janeiro – RJ

Telefones: (21) 2210-1393 e 2510-9300

ramais 9318, 9334, 9387, 9397 e 9407

Ficha Técnica

HAMILTON ANTÔNIO MACHADO

Gerência Geral de Estudos e Capacitação de Recursos Humanos – GGECRH

DOUGLAS ARTUR PEREIRA TEN CEL ENG – M.SC.

Assessor da Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação para a Aviação Civil

PÉROLA KOTTLER BURMAN – ECONOMISTA M.SC.

Gerência de Estudos e Pesquisas – GEPQ

Coordenadores Técnicos

PÉROLA KOTTLER BURMAN – ECONOMISTA M.Sc.

Coordenação Geral do Estudo

NAYARA NUNES FERREIRA 1º TEN ENG

Coordenação Técnica do Estudo

Equipe Técnica

ANA LÚCIA MACHADO DOS SANTOS – Geógrafa

ANDRÉA JUNGER PEDRINHA – Engenheira Civil M.Sc.

CAROLINE SANTOS – Economista M.Sc.

JUSSARA MENDES CRAVO TORRES – Economista

LÍDIA ELAINE GARCIA DE SOUZA MELLO – Economista

LUIZ FELIPE ROCHA DANIEL DE DEUS – 3S SDE

RENATA MOTINHA NUNES – Engenheira Civil M.Sc.

ROBERTO CARLOS FERNANDES – Maj Av

SEZISNANDO SERODIO GARCIA PAES – Arquiteto

TERESA CRISTINA REBELLO MUNIZ – Economista

Auxiliares Técnicos

AMILSON MANOEL DOS SANTOS – Gestão de Aeroportos

Programação Visual

OZIVALDO ARMANDO DOS SANTOS

ALEXANDRE VIDAL ROSA

Estagiários

EDSON ALMEIDA PAIVA

LAURA MARIA MENDES VAZ

MICHEL COSTA ALCANTARA

VANESSA DA ROSA GAMA

Sumário Geral

CAPÍTULO 1	9
CAPÍTULO 2	51
ANEXOS	1049
ANEXO A – Base de Dados Utilizada na Modelagem	1051
ANEXO B – Composição da Frota de Aeronaves de Passageiros, definida por faixas.	1052
ANEXO C – Composição da Frota de Aeronaves Cargueiras, definida por faixas	1053
ANEXO D – Categorização dos Aeroportos quanto ao Porte.	1054

Capítulo 1



***Particularidades do Comportamento
da Demanda na Hora-Pico para
os Aeroportos Brasileiros***

SUMÁRIO DO CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO	15
1.MOVIMENTO DE PASSAGEIROS	17
1.1 Caracterização dos Aeroportos quanto ao Processamento de Passageiros.....	17
1.2 Hora-Pico de Passageiros.....	19
1.2.1 Resumo Estatístico da Hora-Pico de Embarque e de Desembarque.....	19
1.2.2 Movimento de Passageiros na Hora-Pico Total	19
1.3 Índice de Concentração na Hora- Pico Total	22
1.3.1 Motivação	22
1.3.2 Análise de dados	23
1.3.3 Cálculo do Índice	25
1.3.4 Caracterização dos Aeroportos quanto ao Porte	27
2.MOVIMENTO DE AERONAVES	28
2.1 Pista	28
2.1.1 Composição da Frota na Hora-Pico de Pista	29
2.1.2 Classificação segundo Movimentação na Hora-Pico de Pista	30
2.1.3 Caracterização do Dia Típico de Pista	31
2.2 Pátio	34
2.2.1 Composição da Frota na Hora-Pico de Pátio	34
2.2.2 Classificação Segundo Movimentação na Hora-Pico de Pátio	37
2.2.3 Caracterização do Dia Típico de Pátio	38
2.2.4 Tempo de Permanência em Pátio (Turnaround Time)	41
CONSIDERAÇÕES FINAIS	44
GLOSSÁRIO	47

ÍNDICE DE FIGURA

Figura 1–	Movimento de Passageiros na Hora-Pico Total - 2005	19
Figura 2 –	Variação do Ranking de Aeroportos – Hora-Pico Total de Passageiros	20
Figura 3 –	Representatividade de Conexão de Passageiros em Relação ao Total de Embarque	22
Figura 4 –	Distribuição do Número de Registros em Função da Demanda Anual	24
Figura 5 –	Número de Registros em Função da Demanda Anual	24
Figura 6 –	Evolução do Quantitativo de Aeroportos por Porte	28
Figura 7 –	Picos Acentuados	32
Figura 8 –	Concentração Uniforme	33
Figura 9 –	Tendência em Relação a Capacidade Média da Frota	36
Figura 10 –	Picos Acentuados	39
Figura 11 –	Concentração Uniforme	40
Figura 12 –	Cronograma de Atividades (Operação Turnaround Típica)	42

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1–	Influência do Processamento de Passageiros nos Componentes do Terminal	18
Quadro 2 –	Resumo Estatístico - 2005	19
Quadro 3 –	Principais Aeroportos - Movimento de Passageiros na Hora-Pico Total de PAX	20
Quadro 4 –	Principais Aeroportos em Relação ao Quantitativo de Conexão de PAX - 2005	21
Quadro 5 –	Comparativo entre Demanda Anual no Brasil e nos Estados Unidos - 2005	23
Quadro 6 –	Comparação entre os Índices de Concentração dos EUA e Brasil	25
Quadro 7 –	Impactos no Dimensionamento Aeroportuário com a Adoção do Índice da FAA	26
Quadro 8 –	Proposta de Índices de Concentração para os Aeroportos Brasileiros	27
Quadro 9 –	Classificação quanto ao Porte do Aeroporto por Faixa de Passageiros/Ano	27
Quadro 10 –	Composição da Frota de Aeronaves na Hora-Pico de Pista	29
Quadro 11 –	Principais Aeroportos - Movimento de Aeronaves na Hora-Pico de Pista	30
Quadro 12 –	Composição da Frota de Aeronaves de Passageiros na Hora-Pico de Pátio	34
Quadro 13 –	Aeronaves de Passageiros Típicas no Mercado Brasileiro	35
Quadro 14 –	Composição da Frota de Aeronaves Cargueiras na Hora-Pico de Pátio	36
Quadro 15 –	Aeronaves Cargueiras Típicas no Mercado Brasileiro	37
Quadro 16 –	Principais Aeroportos - Tamanho Médio de Aeronaves na Hora-Pico de Pátio	37
Quadro 17 –	Tempo de Permanência (Turnaround Time)	43

INTRODUÇÃO

Em junho de 2006, a Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação para a Aviação Civil – SEP iniciou os trabalhos de suporte às atividades de planejamento da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO, em continuidade às tarefas previstas no Projeto de Cooperação Técnica Internacional BRA 04/801, já em andamento desde 2004.

O trabalho da SEP compreendeu a definição das horas-pico para os aeroportos administrados pela INFRAERO, e o estabelecimento das demandas futuras, tendo em vista as necessidades de infra-estrutura aeroportuária. A abrangência com que foi realizada conferiu um caráter pioneiro a essa tarefa, por contemplar a análise do conjunto de 65 aeroportos, proporcionada pela disponibilidade e homogeneidade dos dados fornecidos pela INFRAERO.

Como resultado desses trabalhos, foi produzido o relatório “Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO”, composto de oito capítulos. No Capítulo 1, procura-se estabelecer a relação entre os componentes aeroportuários e a demanda de passageiros e de aeronaves, de forma a demonstrar a sua aplicabilidade como parâmetro de planejamento. Para tal, é fornecida, de forma sucinta, uma abordagem conceitual que norteie a interpretação dos resultados apresentados no Capítulo 2. Apresenta-se, ainda, uma análise dos períodos de maior utilização da infra-estrutura, com objetivo de identificar os padrões de comportamento do tráfego e grupos de aeroportos – clusters – que apresentam perspectivas mercadológicas semelhantes.

O Capítulo 2 contém a demanda nas horas-pico definidas para os aeroportos integrantes da Rede, tendo-se como referência o ano de 2005, e as projeções para os horizontes de curto, médio e longo prazos – cinco, dez e vinte anos, respectivamente. Esses parâmetros foram apresentados para o segmento de passageiros e aeronaves – mistas e exclusivamente cargueiras –, a fim de possibilitar análises relativas ao balanceamento da demanda prevista, à capacidade instalada e necessária.

Neste contexto, os objetivos do presente trabalho de dois capítulos são:

- Estabelecer, em conjunto com a INFRAERO, uma base de dados padronizada do movimento horário de passageiros e de aeronaves, dos aeroportos administrados pela empresa;
- Prover parâmetros de planejamento para aplicação em estudos de capacidade horária da infra-estrutura aeroportuária;
- Estimar e analisar índices de concentração de demanda dos principais aeroportos brasileiros de modo a disponibilizar parâmetros para o planejamento.

1. MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

1.1 Caracterização dos Aeroportos quanto ao Processamento de Passageiros

A partir da base de dados disponibilizada pela INFRAERO, foi possível determinar, para cada um dos 65 aeroportos, a participação relativa de passageiros originados e desembarcados, bem como a relevância da conexão, para os tráfegos doméstico e internacional, regular e não regular.

Numa segunda etapa, pôde-se identificar quais aeroportos apresentaram comportamento operacional característico de hub e/ou origem-destino, de acordo com o processamento de passageiros observado.

Hub – aeroportos com essa característica apresentam alta taxa de conexões, necessitando de uma proporção significativamente menor de componentes do lado terra e maior em relação aos do lado ar – sala de embarque, circulação de desembarque – quando confrontados com aeroportos, nos quais predomina o processamento de passageiros origem e destino.

Além disso, os passageiros em conexão podem ou não estar processados para a transferência entre vôos no lado ar do aeroporto em questão. Os passageiros em conexão processada desembarcam de um determinado vôo e têm acesso à sala de embarque, sendo esse fluxo de transferência de vôo realizado em área esterilizada do terminal. Esse quantitativo de passageiros é obtido pela diferença entre o total embarcado e o de origem. Já os passageiros em conexão não processados para a transferência entre vôos no lado ar, necessitam desembarcar, para, então, embarcarem como os passageiros de origem.

Origem-Destino – em aeroportos assim caracterizados, o terminal de passageiros requer uma capacidade maior dos elementos do lado terra – meio-fio, via de acesso, balcões, estacionamento de veículos, área de fila de check-in e esteiras de devolução de bagagem – em relação aos do lado ar.

A elaboração de projeções considerando a segmentação dos tráfegos e a característica operacional do aeroporto fornece elementos para o dimensionamento mais detalhado do terminal de passageiros. A determinação das áreas requeridas é ainda influenciada pelo nível de serviço desejado. Uma descrição consistente da capacidade do terminal requer, assim, uma completa análise dos vários processamentos no terminal e ao seu redor.

No quadro a seguir, são apresentados os componentes do terminal de passageiros diretamente associados pelo tipo de processamento dado ao passageiro, a fim de facilitar a interpretação dos resultados disponibilizados no Capítulo 2. Foram considerados somente os componentes operacionais.

Quadro 1 – Influência do Processamento de Passageiros nos Componentes do Terminal

Hora-Pico – PAX		Componente do TEPAX
Passageiros Embarcados	Origem	meio-fio de embarque saguão de embarque estacionamento check-in controle de passaporte controle de segurança (raio-x) sala de embarque
	Processados	controle de segurança (raio-x) sala de embarque
	Não Processados	saguão de embarque check-in controle de passaporte controle de segurança (raio-x) sala de embarque
Passageiros Desembarcados	Destino	meio-fio de desembarque estacionamento controle de passaporte imigração sala de desembarque saguão de desembarque

Outros aspectos que influenciam a capacidade referem-se à concepção da distribuição horizontal da edificação do terminal de passageiros, que pode resultar da combinação de duas ou mais configurações básicas (linear, pier/finger, satélite, transporter/remota), e da distribuição vertical (número de pavimentos e fluxos decorrentes).

1.2 Hora-Pico de Passageiros

1.2.1 Resumo Estatístico da Hora-Pico de Embarque e de Desembarque

No Quadro 2 é mostrado o resumo estatístico da hora-pico de embarque e de desembarque – média, mediana, desvio padrão –, os valores que representam, respectivamente, o menor e o maior volume de passageiros nas horas-pico de passageiros analisadas, bem como o quantitativo de aeroportos considerados na amostra.

Quadro 2 – Resumo Estatístico - 2005

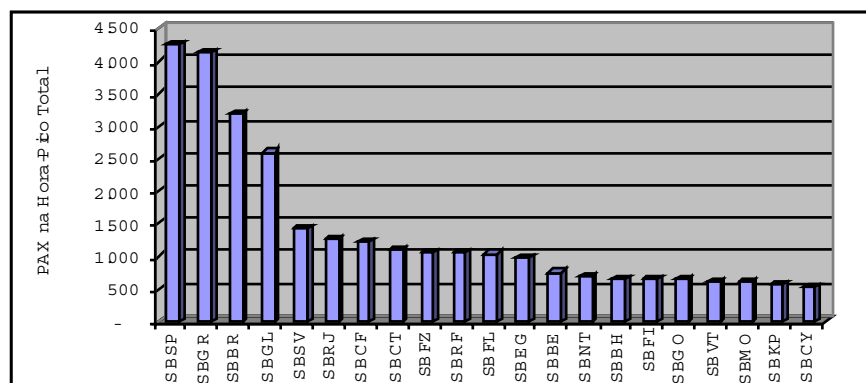
INDICADORES	PASSEIROS NA HORA-PICO	
	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Média	384	393
Mediana	202	189
Desvio padrão	547	577
Mínimo	10	9
Máximo	3.051	3.100
Amostra de Aeroportos	63	

A INFRAERO é uma empresa que administra 65 aeroportos que apresentam uma grande diversidade no perfil da demanda. Dessa forma, a variação do quantitativo de passageiros na hora-pico é expressiva, comprovada pelo alto valor do desvio padrão. Tanto na hora-pico de embarque como na de desembarque, os menores e maiores volumes de passageiros processados ocorreram, respectivamente, nos aeroportos de Uruguaiana (SBUG) e de Guarulhos (SBGR). Em decorrência da não disponibilidade de dados desagregados de embarque e de desembarque para os aeroportos de Campo de Marte (SBMT) e Bacacheri (SBBI), a amostra considerou 63 aeroportos.

1.2.2 Movimento de Passageiros na Hora-Pico Total

Na Figura 1, estão apresentados os vinte primeiros aeroportos segundo o critério de maior demanda horária total de passageiros para o ano de 2005.

Figura 1 – Movimento de Passageiros na Hora-Pico Total - 2005



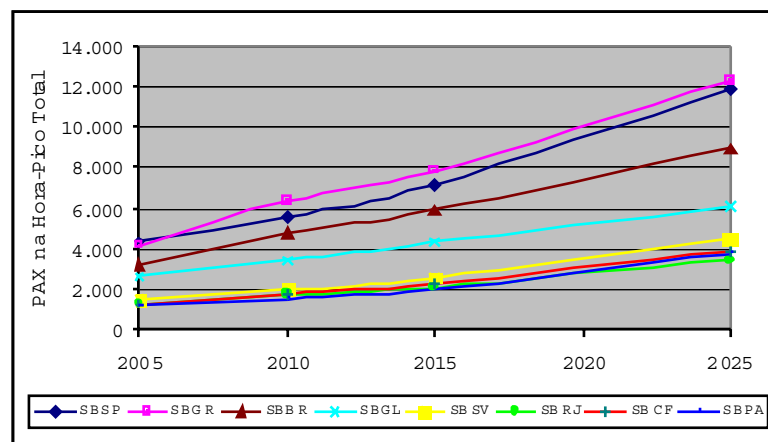
Em complementação à figura anterior, o Quadro 3 apresenta os valores das previsões de demanda na hora-pico total de passageiros para os horizontes de curto (2010), médio (2015) e longo (2025) prazos.

Quadro 3 – Principais Aeroportos - Movimento de Passageiros na Hora-Pico Total de PAX

RANK NG	2005		2010		2015		2025	
	AEROP	PAX	AEROP	PAX	AEROP	PAX	AEROP	PAX
1	SBSP	4 259	SBGR	6 402	SBGR	7.820	SBGR	12.227
2	SBGR	4 130	SBSP	5 537	SBSP	7.162	SBSP	11.847
3	SBBR	3 184	SBBR	4 775	SBBR	5.907	SBBR	8.887
4	SBGL	2 613	SBGL	3 396	SBGL	4.328	SBGL	6.041
5	SBSV	1 427	SBSV	1 876	SBSV	2.518	SBSV	4.426
6	SBRJ	1 270	SBCF	1 739	SBCF	2.234	SBCF	3.871
7	SBCF	1 235	SBRJ	1 681	SBRJ	2.095	SBPA	3.740
8	SBPA	1 156	SBFL	1 548	SBPA	2.027	SBCT	3.419
9	SBCT	1 121	SBPA	1 515	SBCT	1.976	SBRJ	3.402
10	SBFZ	1 068	SBFZ	1 505	SBFZ	1.954	SBFZ	3.360
11	SBRF	1 066	SBCT	1 494	SBFL	1.891	SBRF	3.240
12	SBFL	1 037	SBRF	1 422	SBRF	1.851	SBFL	3.153
13	SBEG	966	SBEG	1 406	SBEG	1.758	SBEG	2.828
14	SBBE	758	SBBE	1 061	SBBE	1.345	SBNT	2.390
15	SBNT	704	SBNT	1 026	SBNT	1.343	SBBE	2.295
16	SBFI	660	SBBH	990	SBBH	1.275	SBBH	2.214
17	SBBH	654	SBGO	922	SBGO	1.201	SBGO	2.117
18	SBGO	638	SBFI	878	SBVT	1.128	SBMO	1.899
19	SBVT	631	SBVT	856	SBFI	1.099	SBFI	1.804
20	SBMO	622	SBMO	803	SBMO	1.066	SBVT	1.722

A Figura 2 mostra a variação de posição para os oito primeiros aeroportos do ranking de 2005, ao longo dos horizontes de planejamento.

Figura 2 – Variação do Ranking de Aeroportos – Hora-Pico Total de Passageiros



Observa-se as previsões, no período de vinte anos, não indicam variações significativas no ranking, permanecendo os aeroportos internacionais e centrais da amostra de 2005 como os primeiros, no que tange ao quantitativo de passageiros na hora-pico total.

No Quadro 4, é apresentado o ranking dos aeroportos que registraram, no ano de 2005, os maiores percentuais de passageiros em conexão para os mercados doméstico e internacional. A representatividade de conexão é expressa, em termos percentuais, pela relação entre o volume de passageiros em conexão e embarcados.

Quadro 4 – Principais Aeroportos em Relação ao Quantitativo de Conexão de Passageiros - 2005

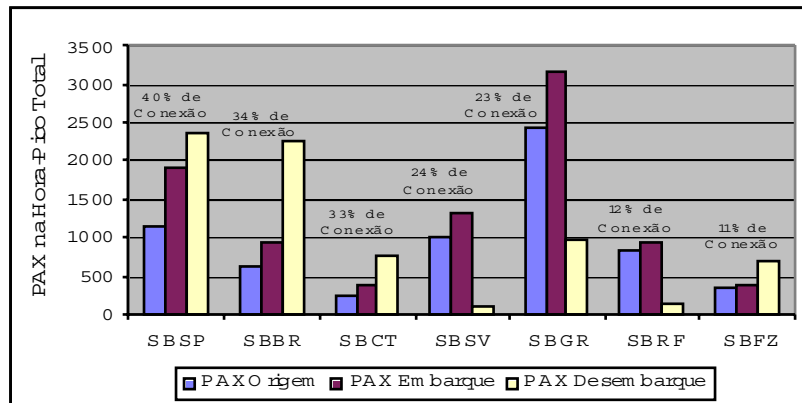
MERCADO DOMÉSTICO			
Ranking	Aeroportos	Conexão/Embarque (%)	Valor Absoluto de Conexão
1	SBBR	39,30	1.552.903
2	SBSP	24,38	1.907.316
3	SBRF	21,50	332.437
4	SBGR	16,99	573.934
5	SBSV	15,98	317.873
6	SBGL	13,32	413.504
7	SBCT	11,50	184.833
MERCADO INTERNACIONAL			
Ranking	Aeroportos	Conexão/Embarque (%)	Valor Absoluto de Conexão
1	SBGR	20,68	784.295
2	SBGL	3,07	35.794

Os índices de conexão de 39,30% e 24,38% relativos aos aeroportos de Brasília (SBBR) e Congonhas (SBSP), respectivamente, os caracterizam como os dois principais hubs do mercado doméstico. No mercado internacional, por sua vez, é latente a caracterização de Guarulhos (SBGR) como principal “portão de entrada” do País.

Com o intuito de enfatizar as características assinaladas, consta, na Figura 3, o gráfico da hora-pico total de passageiros para os principais aeroportos segundo o critério de representatividade de conexão em relação ao total de embarque.

No referido gráfico, foi admitido como “ponto de corte” a participação de conexão na hora pico total superior a 10% do número de passageiros embarcados. O Galeão (SBGL) não consta do gráfico pela indisponibilidade de dados de conexão na hora-pico.

Figura 3 – Representatividade de Conexão de Passageiros em Relação ao Total de Embarque



Os dados de conexão disponibilizados se referem somente aos passageiros processados pelo lado ar, com fluxo de transferência de voo realizado em área esterilizada do terminal. Esse quantitativo corresponde à diferença entre o total embarcado e o de origem.

1.3 Índice de Concentração na Hora-Pico Total

1.3.1 Motivação

O índice de concentração de demanda pode ser definido como a relação entre o quantitativo de passageiros na hora-pico e o movimento anual. Assim, este parâmetro aplicado à demanda anual de um aeroporto possibilita uma primeira aproximação de demanda na hora-pico.

Até a presente data, não foi publicado nenhum estudo no Brasil referente à concentração da demanda. Em função disso, alguns relatórios de planejamento aeroportuário vêm utilizando o Typical Peak Hour Passengers – TPHP elaborado pela Federal Aviation Administration – FAA, que fornece as faixas de demanda anual e seus respectivos índices de concentração da demanda na hora-pico, de acordo com a realidade dos aeroportos americanos.

No entanto, é latente a discrepância existente entre realidade brasileira e a americana, no que tange à movimentação de passageiros, conforme Quadro 5.

Quadro 5 – Comparativo entre Demanda Anual no Brasil e nos Estados Unidos - 2005

Ranking	Brasil			Estados Unidos		
	Aeroportos	Sigla (ATA)	Passageiros	Aeroportos	Sigla (ATA)	Passageiros
1	Congonhas	CGH	17.147.628	Atlanta	ATL	85.907.423
2	Guarulhos	GRU	15.834.797	Chicago	ORD	76.510.003
3	Brasília	BSB	9.426.569	Los Angeles	LAX	61.489.398
4	Galeão	GIG	8.657.139	Dallas	DFW	59.176.265
5	Salvador	SSA	4.554.572	Las Vegas	LAS	43.989.982
6	Recife	REC	3.604.652	Denver	DEN	43.387.513
7	Santos Dumont	SDU	3.562.297	New York	JFK	41.885.104
8	Porto Alegre	POA	3.521.204	Phoenix	PHX	41.213.754
9	Curitiba	CWB	3.393.079	Houston	IAH	39.684.640
10	Confins	CNF	2.893.299	Minneapolis	MSP	37.604.373
11	Fortaleza	FOR	2.774.240	Detroit	DTW	36.389.294
12	Fribópolis	FLN	1.548.833	Orlando	MCO	34.128.048
13	Belém	BEL	1.523.714	Newark	EW R	33.999.990
14	Vitória	VIX	1.517.578	San Francisco	SFO	32.802.363
15	Manaus	MAO	1.508.022	Philadelphia	PHL	31.495.385
	TOTAL		81.467.623	TOTAL		699.663.535

O mercado aéreo brasileiro representa cerca de 12% do americano, conforme demonstrado no Quadro 5. Tomando-se como exemplo o aeroporto de Atlanta, o maior do mundo quanto ao movimento de passageiros, este supera o somatório dos quinze principais aeroportos brasileiros.

Por essa razão, faz-se necessário avaliar os índices de concentração de demanda no Brasil, a partir da identificação de faixas de demanda anual, a fim de adaptar à realidade nacional o critério da FAA.

1.3.2 Análise de dados

Nessa perspectiva, utilizou-se a demanda anual e horária de passageiros dos aeroportos da rede INFRAERO, como dados de entrada. Os volumes de embarque e desembarque anual utilizados são aqueles constantes no Estudo de “Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros - 2005”. O escopo considerado incluiu apenas os aeroportos administrados pela INFRAERO.

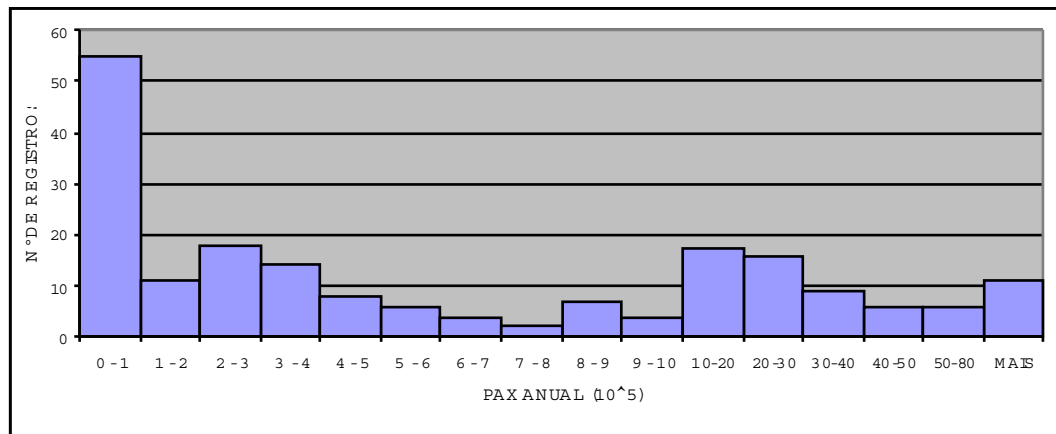
No caso específico da movimentação horária de passageiros (origem, embarque, conexão e desembarque), as estatísticas foram fornecidas pela Superintendência de Planejamento e Avaliação Operacional – DOPO da INFRAERO.

Em virtude da indisponibilidade dos dados referentes à hora-pico para todos os aeroportos da rede, o cálculo do índice de concentração ficou restrito aos dados indicados no Anexo A, totalizando 194 registros, para o período compreendido entre 1997 e 2005.

Desta forma, os resultados alcançados são passíveis de revisão futura, à medida que a série histórica de movimento horário de passageiros se torne mais extensa e que forem incluídos as demais unidades aeroportuárias brasileiras.

A Figura 4 apresenta um histograma do número de registros em função da demanda anual, ou seja, a distribuição dos 194 pontos entre os limites inferior, 716, e superior, 17.147.628, do volume anual de passageiros processados no período analisado.

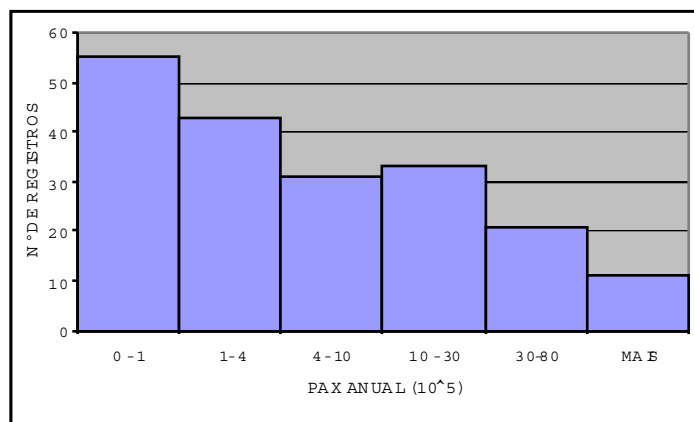
Figura 4 – Distribuição do Número de Registros em Função da Demanda Anual



A partir do histograma acima, diversos modelos para cada grupo de faixas identificadas foram testadas, na tentativa de se obter clusters de aeroportos com comportamentos semelhantes quanto à concentração de demanda na hora-pico. Dentre os modelos considerados, o potencial mostrou-se mais consistente para relacionar a variável de demanda anual e na hora-pico.

Na Figura 5, está apresentada uma proposta de categorização de aeroportos administrados pela INFRAERO, segundo as faixas de demanda anual. Para cada faixa, foi estabelecido um modelo específico, de forma que se obtivesse um melhor ajuste.

Figura 5 – Número de Registros em Função da Demanda Anual



1.3.3 Cálculo do Índice

A partir dos modelos estabelecidos para cada faixa proposta de demanda anual, a título de comparação, as faixas sugeridas pela FAA foram utilizadas para determinar seus respectivos limites inferiores e superiores de concentração de demanda.

A adoção de um intervalo para o índice de concentração de cada faixa deve-se às incertezas inerentes ao processo de modelagem e estimação. Esta forma de apresentação do resultado foi considerada mais adequada do que a indicação de uma média, visto que permite a interpolação de índices para uma dada demanda anual.

No Quadro 6, são apresentados os referidos limites correspondentes as faixas de demanda anual pré-estabelecidas pela FAA.

Quadro 6 – Comparação entre os Índices de Concentração dos EUA e Brasil

FAIXA DE DEMANDA ANUAL DE PASSAGEIROS	EUA FAA (%)	BRASIL (*)	
		Limite Inferior (%)	Limite Superior (%)
ABAIXO 100 MIL	0,200	0,399	0,169
100 MIL ATÉ 499,9 MIL	0,130	0,118	0,068
500 MIL ATÉ 999,9 MIL	0,080	0,068	0,064
1 MILHÃO ATÉ 9,9 MILHÕES	0,050	0,051	0,027
10 MILHÕES ATÉ 19,9 MILHÕES	0,045	0,027	0,026
20 MILHÕES ATÉ 29,9 MILHÕES	0,040	0,026	0,026
ACIMA DE 30 MILHÕES	0,035	0,026	0,024

(*) Aeroportos da rede INFRAERO

Até o presente momento, as faixas de demanda anual superiores a vinte milhões de passageiros não se aplicam à realidade brasileira. Por esta razão, os valores de demanda acima de 20 milhões foram calculados por extrapolação do modelo.

Verifica-se uma grande diferença entre os valores de concentração dos dois países, o que ratifica a necessidade de se estabelecer faixas de demanda anual e índices de concentração específicos para o Brasil.

Uma vez que os índices de concentração de demanda são parâmetros balizadores para o planejamento aeroportuário, a adoção de indicadores não apropriados pode implicar em dimensionamento superestimado ou subestimado dos componentes, proporcionando tomada de decisões equivocadas quanto à alocação de recursos.

No Quadro 7, estão apresentadas os possíveis erros incorridos – diferença entre a aplicação do indicador da FAA e do proposto para o Brasil - no planejamento aeroportuário.

Quadro 7 – Impactos no Dimensionamento Aeroportuário com a Adoção do Índice da FAA

FAIXA DE DEMANDA ANUAL DE PASSAGEIROS	Limite Inferior (%)	Limite Superior (%)
ABAIXO 100 MIL	- 49,9	+ 18,3
100 MIL ATÉ 499,9 MIL	+ 10,2	+ 91,2
500 MIL ATÉ 999,9 MIL	+ 17,6	+ 25,0
1 MILHÃO ATÉ 9,9 MILHÕES	- 2,0	+ 85,2
10 MILHÕES ATÉ 19,9 MILHÕES	+ 66,7	+ 73,1
20 MILHÕES ATÉ 29,9 MILHÕES	+ 53,8	+ 53,8
ACIMA DE 30 MILHÕES	+ 34,6	+ 45,8

Observação:

Valores Negativos – Indicam que o planejamento está subestimando a demanda horária.

Valores Positivos – Indicam que o planejamento está superestimando a demanda horária.

Com base nos resultados aferidos no Quadro 7 e dos modelos obtidos para cada faixa, pode-se concluir que:

- A utilização dos indicadores da FAA pode implicar, na maioria das vezes, em superdimensionamento dos componentes aeroportuários.
- Nos aeroportos que registram demanda anual da ordem de 1 milhão de passageiros, a utilização do indicador da FAA ou do modelo proposto para o Brasil não implica em variações significativas no dimensionamento dos componentes aeroportuários, uma vez que os índices apresentam uma diferença da ordem de 2%.
- Para os aeroportos de menor porte (até 100 mil passageiros/ano), vale registrar que ocorre subdimensionamento na faixa inferior a 60 mil passageiros/ano. Acima desse patamar, pode incidir um superdimensionamento de até 18%.

Neste contexto, foram identificadas faixas de demanda compatíveis com o volume anual de passageiros processados nos aeroportos brasileiros e, para cada faixa, utilizou-se do mesmo procedimento dos quadros anteriores para cálculo da concentração de demanda na hora-pico.

Os resultados apresentados no Quadro 8 foram obtidos por meio da análise dos dados relativos aos aeroportos administrados pela INFRAERO. No entanto, estes resultados podem ser expandidos e aplicados para os demais aeroportos brasileiros. A admissão desta hipótese pode acarretar em erros significativamente menores no dimensionamento do que utilizando os índices de concentração sugeridos pela FAA.

Quadro 8 – Proposta de Índices de Concentração para os Aeroportos Brasileiros

FAIXA DE DEMANDA ANUAL DE PASSAGEIROS	ÍNDICE DE CONCENTRAÇÃO - BRASIL	
	Límite Inferior (%)	Límite Superior (%)
ABAIXO 100 MIL	0,399	0,169
100 MIL ATÉ 399,9 MIL	0,118	0,084
400 MIL ATÉ 999,9 MIL	0,070	0,064
1 MILHÃO ATÉ 2,99 MILHÕES	0,051	0,046
3 MILHÕES ATÉ 7,9 MILHÕES	0,038	0,036
ACIMA DE 8 MILHÕES	0,027	0,024

1.3.4 Caracterização dos Aeroportos quanto ao Porte

Com base nas faixas de demanda anual propostas, sugere-se uma classificação quanto ao porte baseada no volume de passageiros processados anualmente.

Foram sugeridas quatro categorias de porte de aeroportos, quais sejam: pequeno, médio, grande e extra grande. Sendo os aeroportos da primeira, com demanda inferior a 1 milhão, subdivididos em três PP1, PP2 e PP3.

No Quadro 9, está apresentado o número de aeroportos administrados pela INFRAERO, por categoria, para 2005 e 2006, assim como para os horizontes de planejamento.

Quadro 9 – Classificação quanto ao Porte do Aeroporto por Faixa de Passageiros/Ano

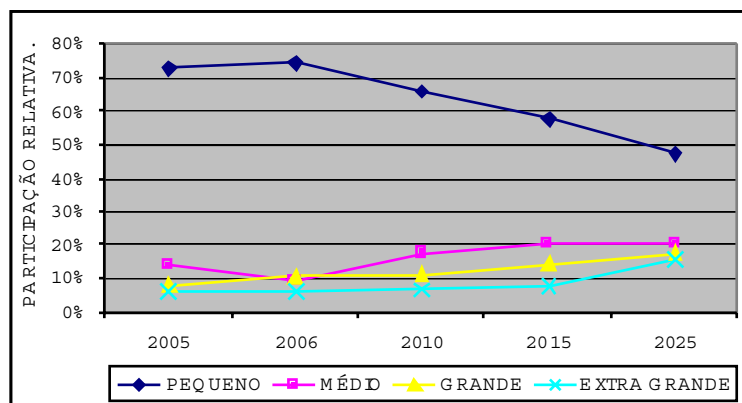
PORTE	CATEGORIA	FAIXA DE DEMANDA ANUAL DE PASSAGEIROS	QUANTITATIVO DE AEROPORTOS				
			OBSERVADO		PROJEÇÕES		
			2005	2006	2010	2015	2025
PEQUENO	PP1	ABAIXO 100 MIL	25	23	19	12	8
	PP2	100 MIL ATÉ 399,9 MIL	12	13	11	16	15
	PP3	400 MIL ATÉ 999,9 MIL	11	13	12	9	7
MÉDIO	MP	1 MILHÃO ATÉ 2,9 MILHÕES	9	6	11	13	13
GRANDE	GP	3 MILHÕES ATÉ 7,9 MILHÕES	5	7	7	9	11
EXTRA GRANDE	EP	ACIMA DE 8 MILHÕES	4	4	4	5	10
TOTAL DE AEROPORTOS – REDE INFRAERO			66 (*)	66 (*)	64 (**)	64 (**)	64 (**)

(*) O escopo do Relatório de Hora-Pico - Capítulo 2, contemplou 65 aeroportos, no entanto, na classificação apresentada, para 2005 e 2006, o aeroporto de Bagé (SBBG) foi incluído.

(**) Não foram incluídos os Aeroportos de Bagé (SBBG) e o de Paulo Afonso (SBUF).

Na Figura 6, consta a evolução do porte dos aeroportos da rede INFRAERO de acordo com os dados relacionados no Quadro 9. No Anexo D é apresentada, esta categorização, para os próximos 20 anos, de forma mais detalhada.

Figura 6 – Evolução do Quantitativo de Aeroportos por Porte



De acordo com as previsões de demanda, o número de aeroportos de Pequeno Porte, principalmente, aqueles que processam anualmente até 100 mil passageiros (PP1), deverá apresentar uma redução de, aproximadamente, 5%, no curto prazo (2006-2010). Embora tenha sido constatada esse decréscimo, os aeroportos de Pequeno Porte (PP), permanecerão em maior número na rede INFRAERO.

2. MOVIMENTO DE AERONAVES

2.1 Pista

A capacidade da pista de pouso e decolagem de um determinado aeroporto é definida como a média horária de operações (pousos e/ou decolagens), que podem ser acomodadas em uma pista ou em um conjunto delas, sob condições locais específicas.

A capacidade da pista de pouso e decolagem pode ser influenciada pelos seguintes fatores:

1. Disponibilidade de saídas (táxi a 90°) ou, particularmente, de saídas rápidas (táxi em ângulo), que proporcionem uma minimização do tempo de ocupação de pista.
2. Composição da frota e desempenho dos tipos de aeronaves.
3. Restrições quanto à existência de obstáculos, ao controle de tráfego aéreo e separação entre as aeronaves nos procedimentos de aproximação (pouso).
4. Percentual de toque e arremetida (atividades de treinamento e aerodesportivas).
5. Condição de operação na condição visual (VFR) ou por instrumentos (IFR).

Nos aeroportos com duas ou mais pistas de pouso e decolagem, a capacidade é altamente dependente dos seguintes aspectos de configuração e operação:

1. Espaçamento entre os eixos de pistas paralelas, fator correlato à possibilidade de operações simultâneas independentes ou não, bem como segregadas.
2. Ponto de interseção de pistas cruzadas, fator relacionado com a liberação e tempo de ocupação de pista, considerando as cabeceiras preferenciais.

2.1.1 Composição da Frota na Hora-Pico de Pista

A capacidade do sistema de pistas, que inclui as pistas de pouso/decolagem e de táxi, é dependente, como mencionado anteriormente, do tempo de ocupação de pista e do espaçamento entre aeronaves nos procedimentos de aproximação aplicado pelo controle aéreo.

Neste contexto, a composição da frota por faixa de assentos, conforme disponibilizada pelos estudos mercadológicos, constitui-se no dado de entrada para o cálculo de capacidade horária de pista.

Tecnicamente, a operação sequencial de aeronaves de porte e velocidade diferentes requer uma maior separação nos procedimentos de aproximação, em virtude da heterogeneidade das aeronaves, fator que implica na redução de capacidade operacional em um aeródromo.

No Quadro 10, é mostrada a composição da frota de aeronaves no Brasil na hora-pico de pista, segundo as faixas de assentos, conforme classificação disposta no Anexo B. Esta consolidação foi obtida a partir das composições na hora-pico de pista de cada aeroporto apresentadas individualmente no Capítulo 2. Nesta análise foram considerados os tráfegos doméstico e internacional regulares e não regulares.

No cálculo do TAMAV – Tamanho Médio das Aeronaves – foram consideradas a composição da frota por faixa de assentos e o tamanho médio adotado para cada faixa.

Quadro 10 – Composição da Frota de Aeronaves na Hora-Pico de Pista

ANO	FAIXA 1 15 ass.	FAIXA 2 25 ass.	FAIXA 3 45 ass.	FAIXA 4 100 ass.	FAIXA 5 135 ass.	FAIXA 6 210 ass.	FAIXA 7 350 ass.	FAIXA 8 450 ass.	TAMAV
2005	68%	2%	3%	7%	19%	1%	–	–	48
2010	63%	4%	4%	7%	19%	2%	1%	–	51
2015	60%	4%	5%	8%	20%	2%	1%	–	55
2025	57%	4%	5%	8%	22%	3%	1%	–	60

Como mencionado na metodologia, o critério adotado para estabelecer a hora-pico de pista foi a de maior movimentação de aeronaves. Portanto, não foi considerado o porte, mas apenas o quantitativo de aeronaves. Desta forma, o tamanho médio de aeronaves na pista é menor ou igual àquele da hora-pico de pátio e o relativo à oferta anual.

Observa-se na hora-pico de pista dos aeroportos da rede INFRAERO a predominância de aeronaves típicas da aviação geral e táxi aéreo (faixa 1) e as do tráfego doméstico (faixas 4 e 5), que responderam, respectivamente, por 68% e 26% do total da oferta em 2005.

Em contrapartida, as aeronaves típicas do tráfego regional (faixas 2 e 3) representaram apenas 5% da oferta de assentos, o que ressalta a baixa exploração deste mercado ou não adequação da frota por parte das companhias aéreas.

2.1.2 Classificação segundo Movimentação na Hora-Pico de Pista

No Quadro 11 é apresentado o ranking dos vinte primeiros aeroportos segundo o critério de maior quantitativo de movimento de aeronaves na hora-pico de pista, que inclui asa fixa, rotativa e movimentos de toque-arremetida para o ano de 2005 e para os horizontes de planejamento.

Considerando a média nacional de 22 movimentos de aeronaves por hora, pode-se inferir que 19 dos 20 aeroportos relacionados processaram, em 2005, um quantitativo de movimentos na hora-pico de pista superior à referida média.

O aeroporto de Jacarepaguá (SBJR) não foi incluído no ranking por apresentar um perfil de operação atípico, caracterizado pelo tráfego de instrução de aeronaves de asa fixa e de rotativa.

Quadro 11 – Principais Aeroportos - Movimento de Aeronaves na Hora-Pico de Pista

RANK	2005		2010		2015		2025	
	AEROP	MOV	AEROP	MOV	AEROP	MOV	AEROP	MOV
1	SBMT	84	SBMT	120	SBMT	140	SBMT	201
2	SBSP	64	SBSP	85	SBSP	108	SBSP	166
3	SBBR	45	SBBR	61	SBBR	72	SBBR	109
4	SBGR	45	SBGR	58	SBGR	71	SBGR	104
5	SBGL	39	SBGL	52	SBGL	64	SBJS	92
6	SBC T	37	SBSJ	51	SBSJ	63	SBGL	87
7	SBSJ	36	SBRJ	47	SBRJ	55	SBRJ	85
8	SBRJ	35	SBC T	46	SBC T	53	SBC T	74
9	SB SV	35	SB SV	45	SBME	53	SBMO	70
10	SBMO	33	SBMO	43	SBSV	51	SBSV	70
11	SBFL	31	SBFL	42	SBFL	50	SBFL	69
12	SBME	29	SBME	42	SBMO	49	SBME	67
13	SBBH	27	SBBH	39	SBBH	44	SBCY	63
14	SBRF	27	SBCY	37	SBCY	43	SBBH	62
15	SBPA	26	SBRF	36	SBRF	42	SBPA	62
16	SBCG	25	SBPA	35	SBPA	41	SBRF	61
17	SBCY	25	SBPR	34	SBPR	40	SBUL	52
18	SBBE	22	SBCG	32	SBBIS	39	SBPR	51
19	SBB I	22	SBBE	30	SBCG	36	SBB I	49
20	SBGO	21	SBB I	30	SBBE	35	SBBE	48

O maior quantitativo na hora-pico de pista, no referido ano, foi registrado no aeroporto Campo de Marte (SBMT), localizado na Região Metropolitana de São Paulo, destinado à aviação geral e serviços de táxi aéreo com alto índice de movimentação de aeronaves de asa rotativa.

A utilização de aeroportos auxiliares destinados à aviação geral constitui-se em uma alternativa consagrada para solucionar conflitos e obter ganhos de capacidade nos aeroportos principais, onde o referido segmento de tráfego é um fator restritivo, em especial nas Regiões Metropolitanas

concentradoras de tráfego aéreo.

No entanto, a movimentação de aeronaves nos aeroportos auxiliares não está diretamente ligada ao transporte de passageiros e bens, visto que, em 2005, no Aeroporto Campo de Marte (SBMT) foram registrados 84 movimentos horários, sendo 52 de toque-arremetida e, no de Jacarepaguá (SBJR), 255 movimentos horários, dos quais 240 foram de toque-arremetida.

Devido a altos volumes de toque-arremetida, dois outros aeroportos auxiliares das Regiões Metropolitanas de Belo Horizonte – Carlos Prates (SBPR) – e de Curitiba – Bacacheri (SBBi), bem como o de São José dos Campos (SBSJ), também se encontram no ranking dos vinte de maior movimentação na hora-pico de pista.

Ainda, com valor registrado superior à média nacional de 22 movimentos na hora-pico de pista, destacam-se os três aeroportos centrais – Congonhas (SBSP), Santos Dumont (SBRJ) e Pampulha (SBBH), o da capital federal – Brasília (SBBR), os internacionais localizados em suas respectivas capitais estaduais – Guarulhos (SBGR), Galeão (SBGL), Curitiba (SBCT), Salvador (SBSV), Maceió (SBMO), Florianópolis (SBFL), Recife (SBRF), Porto Alegre (SBPA), Campo Grande (SBCG) e Cuiabá (SBCY).

O aeroporto de Macaé (SBME) consta também desse ranking, em particular, por operar off-shore e apresentar uma participação de aeronaves de asa rotativa de, aproximadamente, 93% na realização das operações horárias.

Em relação aos horizontes de planejamento, as previsões não indicam mudanças significativas no ranking dos vinte primeiros aeroportos, em termos de movimentação na hora-pico de pista.

2.1.3 Caracterização do Dia Típico de Pista

Os atrasos em aeroportos não dependem somente da capacidade instalada, mas também da magnitude e flutuação da demanda. Na verdade, os atrasos podem ocorrer, ainda que a média horária de demanda seja menor que a capacidade horária, tendo em vista que, em determinado período, o movimento de aeronaves pode exceder a capacidade horária, devido à flutuação da demanda.

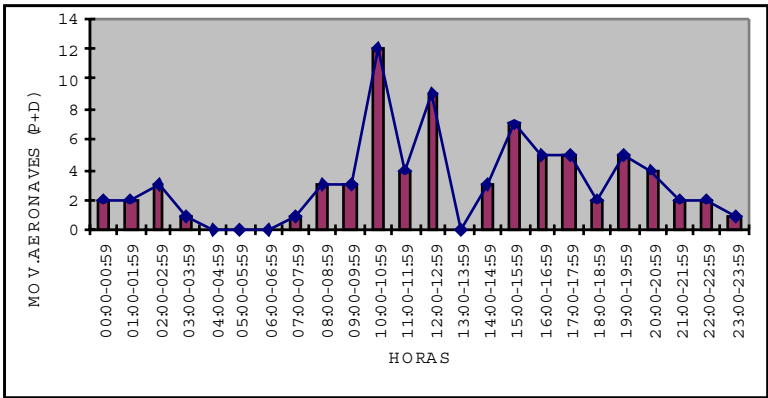
Desta forma, a caracterização apresentada em diagramas de dia-típico de aeroportos constitui-se em um dos subsídios do planejamento aeroportuário, uma vez que indicam o comportamento, flutuação e perfil da demanda, a exemplo do Ábaco do FAA-RD-74-124, de junho de 1976.

O aumento de capacidade instalada é o único meio de se reduzir os atrasos se a magnitude e flutuação de demanda são constantes. Por outro lado, esses atrasos poderiam ser reduzidos sem aumento de capacidade se houver possibilidade de a demanda ser gerenciada, de modo a ser alcançado um comportamento mais uniforme.

A seguir, são ilustrados dois comportamentos típicos dos aeroportos brasileiros em termos de movimentação horária na pista. O primeiro, representado pelos aeroportos de Aracaju (SBAR) e João Pessoa (SBJP), registra picos acentuados e redução da movimentação ao longo do dia. O segundo comportamento apresenta uma distribuição de demanda mais uniforme ao longo do dia, tendo-se como exemplo dois aeroportos com densidade de tráfego muito elevada, Congonhas e Santos-Dumont.

Figura 7 – Picos Acentuados

Aeroporto de Aracaju



Aeroporto de João Pessoa

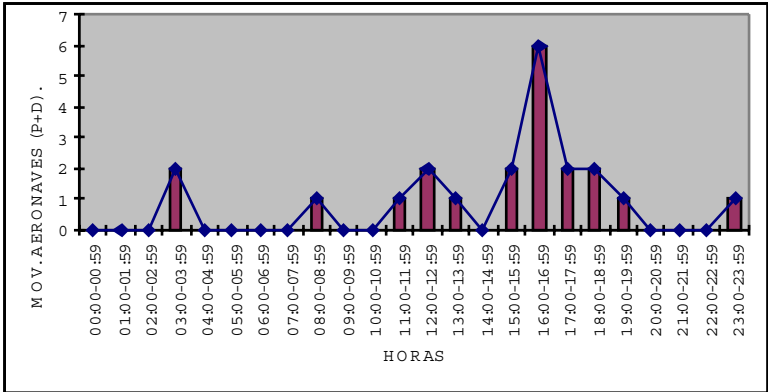
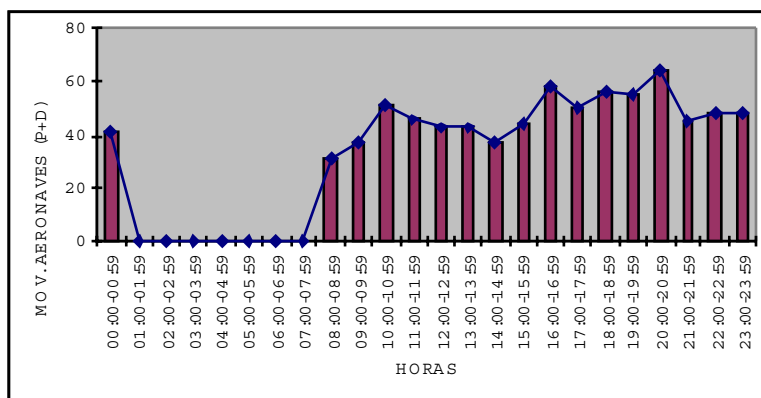
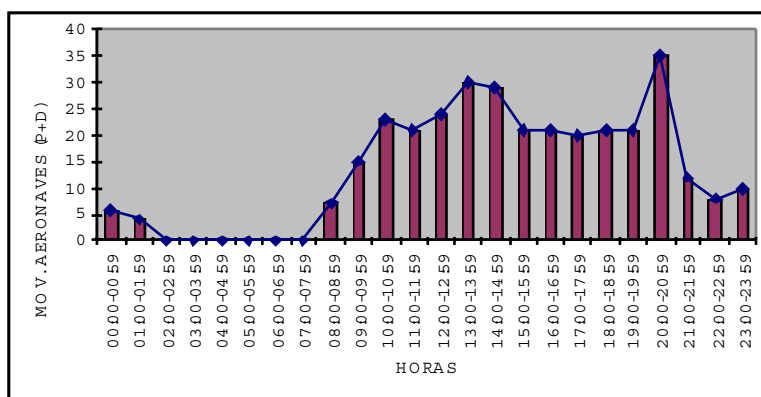


Figura 8 – Concentração Uniforme

Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo



Aeroporto Santos Dumont



A literatura disponibiliza diversos mecanismos de gerenciamento de demanda, dentre eles, a concessão de slots, aplicação de tarifas diferenciadas. No entanto, a aplicação dessas técnicas em unidades aeroportuárias com restrições de capacidade deve ser feita de acordo com o perfil da demanda.

2.2 Pátio

O pátio principal de estacionamento de aeronaves é um dos componentes constituintes do Sistema Terminal de Passageiros de um aeroporto.

Para avaliar a capacidade deste componente e determinar as necessidades relativas ao quantitativo e às dimensões de pontos de estacionamentos, faz-se necessário que a composição da frota determinada para fins mercadológicos seja traduzida em dimensões de aeronaves (envergadura e comprimento), utilizando-se o conceito de código de referência de aeródromos da ICAO (Anexo 14, Volume 1).

Com base na composição da frota de aeronaves prevista para um determinado aeroporto, agrupamentos de tipos de aeronaves podem ser estabelecidos, por meio de suas dimensões, acrescidas das margens de segurança.

Para fins de planejamento e de avaliação de capacidade de pátio, a definição das dimensões genéricas dos pontos de estacionamento deve ser norteadas pelo maior equipamento de cada grupo. Assim, torna-se possível operacionalizar todas as aeronaves de cada grupo nos pontos correlatos.

Tendo em vista que alguns aeroportos brasileiros apresentam alto índice de toque e arremetida (treinamento/aerodesportiva), bem como longa permanência de aeronaves no pátio, inclusive pernoite, não é possível estabelecer uma correspondência direta entre os tipos de aeronaves utilizadas no planejamento da capacidade do pátio e a previsão de movimentos de aeronaves e passageiros transportados. Por esta razão, ao contrário dos estudos anteriores, não foram consideradas as datas referentes à hora-pico de passageiros como ponto de partida para determinação da hora-pico de pista e pátio.

A investigação de alternativas para um uso flexível de pontos de estacionamento operacionais, como por exemplo, um ponto que acomode dois equipamentos pequenos ou uma aeronave maior, deve ser considerada quando da avaliação da máxima capacidade da concepção do pátio.

A operação de parada adotada, seja a nose-in (com trator – push-back) ou por meios próprios, também pode configurar-se como fator condicionante da capacidade do pátio de aeronaves.

2.2.1 Composição da Frota na Hora-Pico de Pátio

No Quadro 12, apresenta-se a composição da frota de aeronaves no Brasil na hora-pico de pátio, segundo as faixas de assentos, conforme classificação disposta no Anexo B.

Esta consolidação, obtida a partir da composição da frota na hora-pico de pátio de cada aeroporto apresentada individualmente, no Capítulo 2, incorpora os tráfegos relativos aos mercados regulares e não regulares.

Quadro 12 – Composição da Frota de Aeronaves de Passageiros na Hora-Pico de Pátio

ANO	FAIXA 1 15 ass.	FAIXA 2 25 ass.	FAIXA 3 45 ass.	FAIXA 4 100 ass.	FAIXA 5 135 ass.	FAIXA 6 210 ass.	FAIXA 7 350 ass.	FAIXA 8 450 ass.	TAMAV
2005	–	3%	6%	17%	59%	8%	7%	–	141
2010	–	3%	6%	15%	54%	12%	10%	–	151
2015	–	3%	6%	13%	52%	14%	11%	1%	157
2025	–	2%	6%	12%	51%	15%	12%	2%	165

Como decorrência direta do critério que estabeleceu a hora-pico de pátio, período no qual ocorreu a maior utilização simultânea deste componente, o TAMAV é sempre maior do que o relativo à oferta anual, ou seja, a hora-pico de pátio está associada ao porte das aeronaves. Em outras palavras, a composição da frota de aeronaves é mais relevante do que o próprio quantitativo de movimentos.

Em contraposição ao que se observou na pista, na hora-pico de pátio dos aeroportos da rede INFRAERO, as aeronaves típicas do tráfego doméstico (faixas 4 e 5) predominam, com 76%, e as do tráfego internacional, com 15% (faixas 6 e 7).

Constata-se que, assim como identificado na hora-pico de pista, as aeronaves típicas do tráfego regional (faixas 2 e 3) apresentam participação relativa inexpressiva, sendo responsável, em 2005, por apenas 9% da oferta de assentos oferecidos na hora-pico de pátio.

No Quadro 13, estão listadas as aeronaves de passageiros típicas existentes no mercado brasileiro que operam o tráfego regular

Quadro 13 – Aeronaves de Passageiros Típicas no Mercado Brasileiro

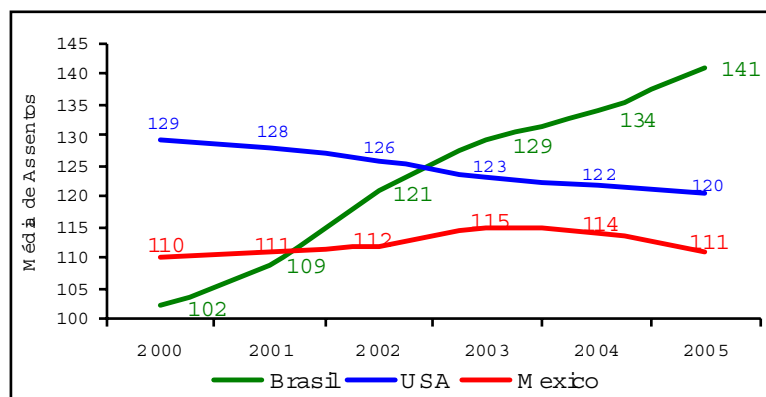
AERONAVE	ASSENTOS	FAIXA	AERONAVE	ASSENTOS	FAIXA
E110	18	F1	B738	177	F5
E120	30	F2	B752	175	
L410	19		B762	175	
AT43	48	F3	IL62	160	
E145	50		MD82	141	
F50	50		A310	205	F6
AT72	66	F4	A332	225	
B732	110		A343	249	
B733	128		B752	189	
B735	120		B763	245	
B737	124		B764	235	
E190	94		B772	236	
F100	108		A332	315	F7
IL62	100		A343	284	
A319	136	F5	A346	352	
A320	168		B743	270	
B722	152		B744	433	
B733	148		B763	380	
B734	156		B772	287	
B737	174		MD11	285	

Fonte: HOTRAN, 2006

Com base no quadro anterior, tem-se a indicação de que a média adotada para a faixa 5 de 135 assentos deve ser revisada, uma vez que, atualmente, não reflete a realidade do mercado brasileiro. Essa revisão está programada, pela Gerência de Estudos e Pesquisas – GEPQ, como uma das atividades a serem realizadas no ano de 2007, com o objetivo de que o cálculo de TAMAV esteja mais condizente com o mercado nacional.

No Brasil, observa-se a tendência de aumento da participação de jatos de maior porte na frota das empresas aéreas, proporcionando um incremento da oferta média de assentos. Em contrapartida, nos mercados dos EUA e México, essa capacidade média tem reduzido, em decorrência do ingresso de aeronaves com faixas de 50 a 70 e de 71 a 120 assentos. Essas tendências podem ser visualizadas na Figura 9.

Figura 9 – Tendência em Relação a Capacidade Média da Frota



Fonte: Embraer

O presente estudo, além das aeronaves mistas, analisa a movimentação de aeronaves exclusivamente cargueiras. No Quadro 14, apresenta-se a composição da frota, por faixa, na hora-pico de pátio de aeronaves cargueiras, segundo a carga paga, envergadura e comprimento das aeronaves, conforme classificação disposta no Anexo C.

Esta consolidação foi obtida a partir das composições na hora-pico de pátio de aeronaves cargueiras de cada aeroporto apresentadas individualmente no Capítulo 2.

Quadro 14 – Composição da Frota de Aeronaves Cargueiras na Hora-Pico de Pátio

Ano	FC 1	FC 2	FC 3	FC 4	FC 5	FC 6
2005	–	1%	48%	38%	12%	–
2010	–	1%	43%	37%	19%	–
2015	–	1%	40%	41%	19%	–
2025	–	1%	38%	43%	18%	–

No Quadro 15, estão listadas as aeronaves cargueiras típicas do tráfego regular em operação no mercado nacional.

Quadro 15 – Aeronaves Cargueiras Típicas no Mercado Brasileiro

FAKAS DAS AERONAVES CARGUEIRAS			
FC1	FC3	FC4	FC5
C208	AT72	B752	B742
	B722	B763	B744
		DC10	MD10
		DC86	MD11

Fonte: HOTRAN, 2006

2.2.2 Classificação Segundo Movimentação na Hora-Pico de Pátio

No Quadro 16, é apresentado o *ranking* dos vinte primeiros aeroportos segundo o tamanho médio de aeronaves na hora-pico de pátio para 2005 e para as projeções de curto, médio e longo prazos.

Quadro 16 – Principais Aeroportos - Tamanho Médio de Aeronaves na Hora-Pico de Pátio

RANKING	2005		2010		2015		2025	
	AEROP	TAMAV	AEROP	TAMAV	AEROP	TAMAV	AEROP	TAMAV
1	SBEG	244	SBCF	283	SBCF	292	SBCF	301
2	SBGR	218	SBEG	248	SBEG	255	SBEG	260
3	SBFI	215	SBFI	228	SBGR	234	SBGR	245
4	SBNT	195	SBGR	220	SBFI	231	SBGL	241
5	SBGL	175	SBGL	205	SBGL	229	SBFI	234
6	SBFZ	173	SBNT	203	SBNT	210	SBNT	218
7	SBRF	170	SBFZ	177	SBFZ	184	SBRF	211
8	SBFL	149	SBRF	174	SBRF	182	SBFZ	191
9	SBCF	148	SBCT	162	SBCT	169	SBBR	180
10	SBCG	148	SBPA	159	SBPA	167	SBCT	180
11	SBPA	146	SBSV	154	SBSV	162	SBKP	180
12	SBKP	145	SBFL	152	SBFL	158	SBPA	176
13	SBSV	144	SBJP	152	SBKP	158	SBMO	173
14	SBBR	137	SBCG	151	SBCG	156	SBSV	170
15	SBJP	135	SBBR	147	SBJP	156	SBFL	167
16	SBKG	135	SBKP	147	SBBR	153	SBJP	163
17	SBMA	135	SBCY	137	SBMO	150	SBCG	160
18	SBBV	133	SBGO	137	SBCY	143	SBCY	149
19	SBPV	133	SBMO	137	SBGO	141	SBVT	148
20	SBTE	133	SBKG	135	SBTE	141	SBGO	147

Observação:

- Aeroportos que operam na hora-pico de pátio aeronaves de faixa 6.
- Aeroportos que operam na hora-pico de pátio aeronaves de faixa 7.

Dentre os principais aeroportos elencados, destacam-se o Aeroporto de Confins (SBCF) e de Manaus (SBEG), nos quais são operadas aeronaves mistas de tamanho médio muito superior à média nacional e que apresentam um load factor de carga bastante expressivo.

Com base no quadro acima e com a classificação por faixas de assentos dispostas no Anexo B, foram destacados os aeroportos nos quais são operadas aeronaves de tamanho médio acima do limite superior da faixa 5.

Conforme as previsões constantes no estudo de Demanda Detalhada 2005, observa-se uma perspectiva de aumento contínuo de aeronaves da faixa 6 nos aeroportos da rede INFRAERO para curto, médio e longo prazos, assim como da faixa 7 para o caso de específico do Aeroporto de Confins.

A tendência de aumento de TAMAV nos horizontes de planejamento para os principais aeroportos da rede INFRAERO na hora-pico de pátio reforça o ilustrado na Figura 9 para o âmbito nacional, no período compreendido entre 2000 e 2005.

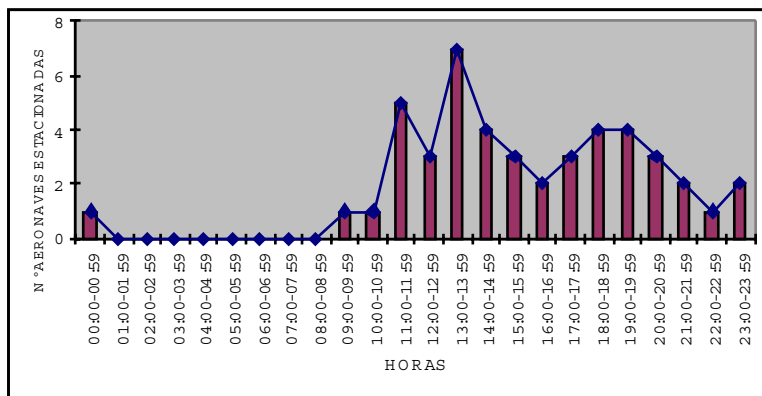
Os aeroportos que apresentam tráfego internacional ocupam posição de destaque com relação ao TAMAV, quinze dentre os vinte primeiros em 2005: Aeroporto de Manaus (SBEG), Guarulhos (SBGR), Foz de Iguaçu (SBFI), Natal (SBNT), Galeão (SBGL), Fortaleza (SBFZ), Recife (SBRF), Florianópolis (SBFL), Confins (SBCF), Campo Grande (SBCG), Porto Alegre (SBPA), Campinas (SBKP), Salvador (SBSV), Brasília (SBBR) e Boa Vista (SBBV). Isso indica que o TAMAV está relacionado à etapa média de voo.

2.2.3 Caracterização do Dia Típico de Pátio

Nas Figuras 10 e 11, são apresentados dois tipos de comportamentos ao longo do dia-típico, em termos de aeronaves estacionadas no pátio dos aeroportos da rede INFRAERO. O primeiro, tendo-se os aeroportos de São José dos Campos e Vitória como exemplos, é caracterizado por picos acentuados e redução do número de aeronaves no pátio ao longo do dia. O segundo comportamento, representado pelos aeroportos de Congonhas e Salvador, apresenta uma distribuição de aeronaves estacionadas no pátio de alta densidade e de concentração uniforme, nos períodos de operação.

Figura 10 – Picos Acentuados

Aeroporto de São José dos Campos



Aeroporto de Vitória

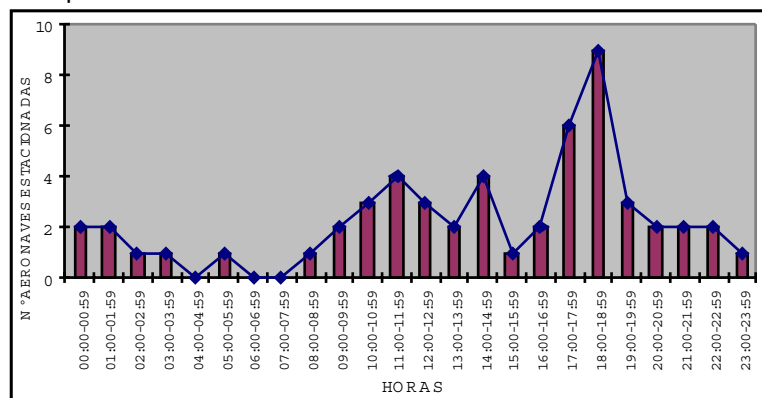
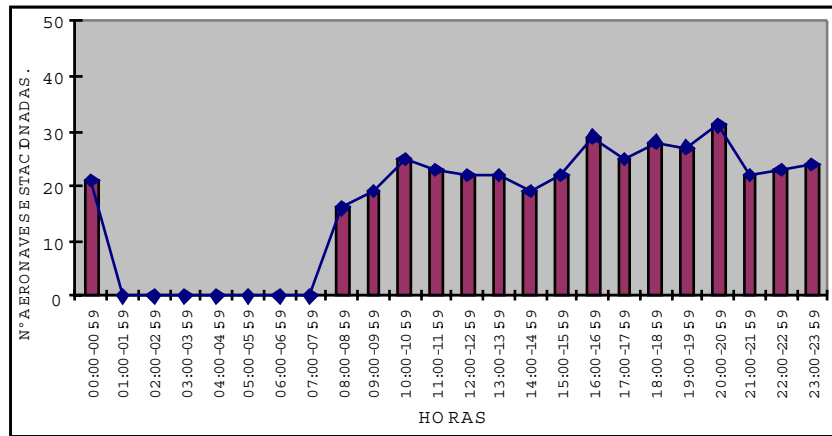
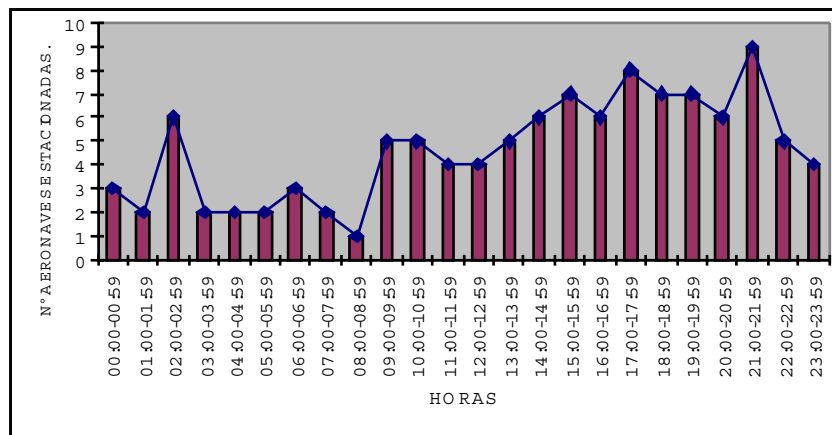


Figura 11 – Concentração Uniforme

Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo



Aeroporto Internacional de Salvador



A distribuição das aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia-típico caracteriza a ocupação do pátio em termos de quantitativo de aeronaves estacionadas simultaneamente. Esta distribuição deve ser analisada em conjunto com um parâmetro fundamental para o dimensionamento do pátio, ou seja, o tempo de permanência.

Como exemplos, os vôos internacionais de longa distância requerem posições no pátio por longos períodos e as aeronaves baseadas ou que operam em aeroportos denominados “final de linha” permanecem no pátio para pernoite.

Há de se observar também impactos no tempo de permanência no solo em decorrência de atrasos por restrições do espaço aéreo.

2.2.4 Tempo de Permanência em Pátio (Turnaround Time)

O tempo de permanência é dependente de uma série de fatores, dentre os quais podem ser destacados:

- Tamanho das aeronaves que operam no aeroporto.
- Empresas aéreas e suas políticas de serviços.

Nas Empresas Low Cost-Low Fare, por exemplo, observa-se a tendência de serviços de bordo simplificado, tempo de permanência em solo menores do que àqueles das empresas aéreas tradicionais.

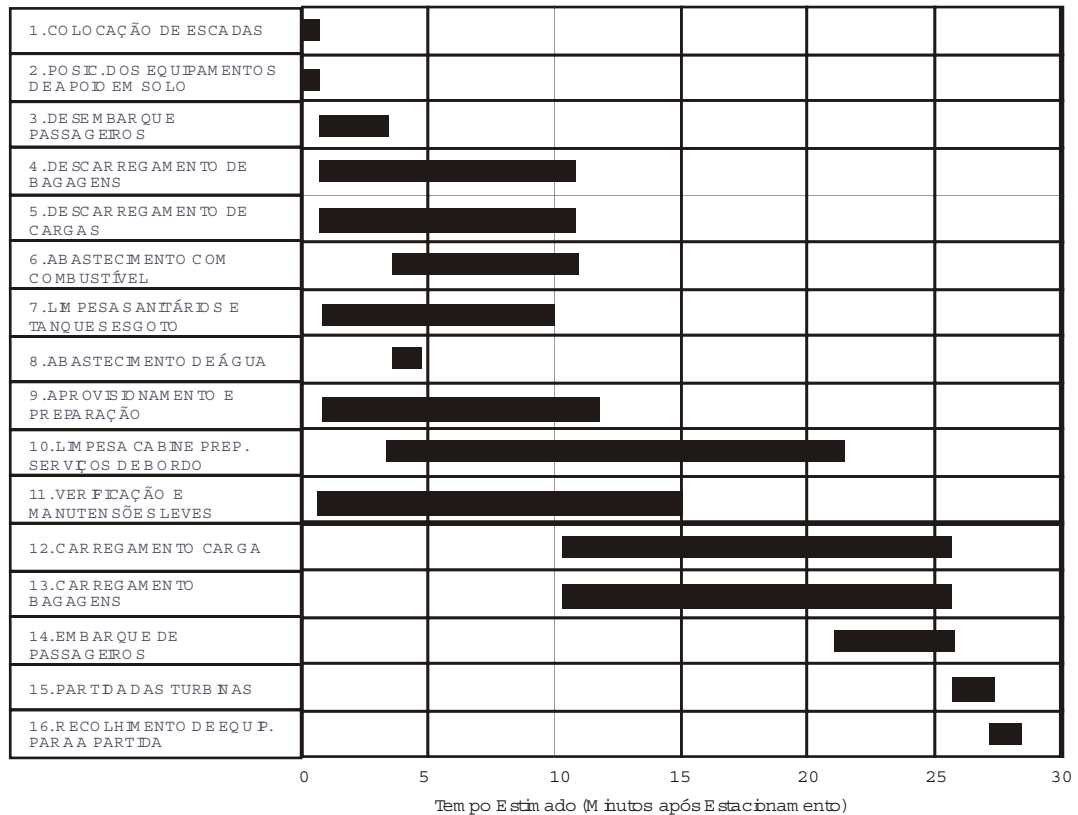
- Capacidade de processamento do espaço aéreo.
- Características do aeroporto e como é utilizado pelas empresas aéreas.

Se uma companhia aérea utiliza o aeroporto como hub, o tempo de permanência no solo depende, principalmente, dos tempos de conexão entre os diferentes vôos e não apenas do tempo necessário para cumprir as etapas apresentadas, de maneira simplificada, na Figura 12.

Pode-se citar, ainda, a questão da operação em aeroportos congestionados, pois nesta situação, o tempo de permanência das aeronaves no solo pode ser mais elevado devido à existência de filas e tempos de espera decorrentes.

Na Figura 12, é ilustrado o tempo de permanência típico em função de uma sequência de atividades operacionais relacionadas ao processamento da aeronave no pátio.

Figura 12 – Cronograma de Atividades (operação turnaround típica)



Fonte: Boeing, 1990

Notas:

1. Estimativas baseadas em configuração de classes mistas de aeronaves e fator de carga de 65%.
2. Assume-se que todos os equipamentos funcionem adequadamente e não haja condição anormal de processamento. Tempo Total de 30 minutos em rampa.
3. Uso de portas dianteiras e traseiras das aeronaves.
4. Todos os passageiros são embarcados ou desembarcados.
5. Os dados acima ilustram tarefas gerais envolvidas nas operações de terminal, podendo variar de acordo com práticas específicas de companhias aéreas e circunstâncias operacionais, levando a diferentes seqüências e tempo de cada tarefa.
6. Operações de solo devem ser coordenadas com as companhias aéreas antes do planejamento dos serviços de rampa.

A partir dos diagramas na hora-pico total de pátio, apresentados no Capítulo 2, foi determinado o tempo de permanência das aeronaves de passageiros e exclusivamente cargueiras no pátio de estacionamento das respectivas unidades aeroportuárias.

Desta forma, foi possível consolidar este parâmetro para cada Superintendência da INFRAERO e, conseqüentemente, indicar o tempo de permanência médio do Brasil para as aeronaves de passageiros e cargueiras. No quadro a seguir, é apresentado, por Superintendência, o tempo médio de permanência, para o caso de aeronaves de passageiros, enquanto que o relativo às aeronaves cargueiras está agregado para o País.

Quadro 17 – Tempo de Permanência (Turnaround Time)

AERONAVES DE PASSAGEIROS	
SUPERINTENDÊNCIA	TEMPO MÉDIO DE PERMANÊNCIA (m in)
SUDESTE	30
LESTE	35
SUL	34
CENTRO-LESTE/NORDESTE	35
NOROESTE	39
NORTE	35
BRASIL	35
AERONAVES CARGUEIRAS	
BRASIL	Superior a 60 m in

Este parâmetro subsidia a análise da capacidade dinâmica, ou seja, capacidade de processamento do fluxo de tráfego. Ainda, deve ser considerada na análise e cálculo de capacidade a disponibilidade de equipamentos, tais como: hidrantes de reabastecimento de combustível e pontes de embarque, elementos que podem contribuir para a redução de congestionamentos no pátio, bem como as especificidades operacionais de aeronaves acopladas ao terminal por ponte de embarque ou estacionadas em posições remotas.

Pode-se observar também que os aeroportos de Brasília e Congonhas, caracterizam como os dois principais hubs do mercado doméstico, com altos índices de conexão de 39,30% e 24,38%, respectivamente. No mercado internacional, por sua vez, é latente a caracterização de Guarulhos como principal “portão de entrada” do País.

Como último objetivo e o mais desafiador, identificaram-se faixas de demanda compatíveis com o volume anual de passageiros processados nos aeroportos brasileiros para cálculo da concentração de demanda na hora-pico.

Este resultado teve como motivação o fato de que, até a elaboração do presente relatório, não foi publicado nenhum estudo no Brasil referente à concentração da demanda. Em função disso, o planejamento aeroportuário vêm utilizando o Typical Peak Hour Passengers – TPHP preconizado pela Federal Aviation Administration – FAA, o qual fornece as faixas de demanda anual e seus respectivos índices de concentração da demanda na hora-pico, com base na realidade dos aeroportos americanos.

No entanto, é latente a discrepância existente entre realidade brasileira e a americana, no que tange à movimentação de passageiros, uma vez que o mercado aéreo brasileiro representa, em média, apenas cerca de 12% do americano.

Por essa razão, fez-se necessário avaliar índices de concentração de demanda no Brasil, a partir da identificação de faixas de demanda anual, a fim de adaptar à realidade nacional o critério utilizado pela FAA. A adoção de indicadores não apropriados pode implicar em dimensionamento superestimado ou subestimado dos componentes, proporcionando tomada de decisões equivocadas quanto à alocação de recursos.

Como resultado da pesquisa desenvolvida, foram propostas, para balizar o planejamento dos aeroportos da rede INFRAERO, seis faixas de demanda anual e seus respectivos índices de concentração.

Proposta de Índices de Concentração para os Aeroportos Brasileiros

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O relatório “Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO - Capítulo 1” evidenciou a aplicabilidade dos parâmetros de demanda horária para a elaboração de um planejamento aeroportuário eficaz e eficiente. No entanto, é imprescindível que esse planejamento seja flexível de modo a incorporar os resultados obtidos ao processo.

A aplicabilidade dos balizadores foi demonstrada por meio da vinculação entre os componentes do terminal de passageiros que estão diretamente impactados e o tipo de processamento dado ao usuário. Em decorrência dessa vinculação, os resultados disponibilizados no relatório “Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO - Capítulo 2”, podem ser mais facilmente interpretados e utilizados.

Como ponto de partida, foi estabelecida uma parceria com a INFRAERO para consolidar uma base de dados de movimento horário de passageiros e de aeronaves, para 2005, dos aeroportos administrados pela empresa. No caso específico dos passageiros, não foi possível estabelecer este banco de forma padronizada, devido a não uniformidade na disponibilização dos dados.

Além da padronização dos dados horários, recomenda-se que o cômputo dos passageiros em conexão não processados pelo lado ar seja aprimorado, principalmente, para aqueles que são quantificados como “falsa origem”. Este tipo de registro pode comprometer o planejamento aeroportuário, visto que as necessidades de lado terra, a exemplo, do meio-fio, estacionamento e acesso viário, podem ser superestimadas.

Por meio do referido banco de dados, foram disponibilizados, no Capítulo 2, os parâmetros de planejamento da capacidade horária da infra-estrutura aeroportuária, quais sejam, as demandas nas horas-pico definidas para os aeroportos integrantes da Rede, em 2005, e as projeções para os horizontes de curto, médio e longo prazos – cinco, dez e vinte anos, respectivamente.

A partir desses indicadores, pode-se constatar que, dentre os aeroportos brasileiros, os internacionais (SBGR, SBGL, SBSV, SBCF, SBPA, SBCT, SBFZ, SBRF, dentre outros), os centrais (SBSP, SBRJ, SBBH) e SBBR, são os que apresentam maior movimentação horária e não há tendências para que, no período de vinte anos, ocorram variações significativas no ranking dos aeroportos com maior quantitativo de passageiros na hora-pico total.

Pode-se observar também que os aeroportos de Brasília e Congonhas, caracterizam como os dois principais hubs do mercado doméstico, com altos índices de conexão de 39,30% e 24,38%, respectivamente. No mercado internacional, por sua vez, é latente a caracterização de Guarulhos como principal “portão de entrada” do País.

Como último objetivo e o mais desafiador, identificaram-se faixas de demanda compatíveis com o volume anual de passageiros processados nos aeroportos brasileiros para cálculo da concentração de demanda na hora-pico.

Este resultado teve como motivação o fato de que, até a elaboração do presente relatório, não foi publicado nenhum estudo no Brasil referente à concentração da demanda. Em função disso, o planejamento aeroportuário vêm utilizando o Typical Peak Hour Passengers – TPHP preconizado pela Federal Aviation Administration – FAA, o qual fornece as faixas de demanda anual e seus respectivos índices de concentração da demanda na hora-pico, com base na realidade dos aeroportos americanos.

No entanto, é latente a discrepância existente entre realidade brasileira e a americana, no que

tange à movimentação de passageiros, uma vez que o mercado aéreo brasileiro representa, em média, apenas cerca de 12% do americano.

Por essa razão, fez-se necessário avaliar índices de concentração de demanda no Brasil, a partir da identificação de faixas de demanda anual, a fim de adaptar à realidade nacional o critério utilizado pela FAA. A adoção de indicadores não apropriados pode implicar em dimensionamento superestimado ou subestimado dos componentes, proporcionando tomada de decisões equivocadas quanto à alocação de recursos.

Como resultado da pesquisa desenvolvida, foram propostas, para balizar o planejamento dos aeroportos da rede INFRAERO, seis faixas de demanda anual e seus respectivos índices de concentração.

Proposta de Índices de Concentração para os Aeroportos Brasileiros

FAIXA DE DEMANDA ANUAL DE PASSAGEIROS	ÍNDICE DE CONCENTRAÇÃO - BRASIL	
	Limite Inferior (%)	Limite Superior (%)
ABAIXO 100 MIL	0,399	0,169
100 MIL ATÉ 399,9 MIL	0,118	0,084
400 MIL ATÉ 999,9 MIL	0,070	0,064
1 MILHÃO ATÉ 2,99 MILHÕES	0,051	0,046
3 MILHÕES ATÉ 7,9 MILHÕES	0,038	0,036
ACIMA DE 8 MILHÕES	0,027	0,024

Esses índices de concentração obtidos, como mencionado, a partir dos dados da rede INFRAERO, podem ser expandidos para todos os aeroportos brasileiros, uma vez que a admissão desta hipótese possibilita, a princípio, menores discrepâncias em relação à aplicação dos índices da FAA.

Assim, os resultados alcançados são passíveis de revisão futura, à medida que a série histórica de movimento horário de passageiros se torne mais extensa e que forem induídos as demais unidades aeroportuárias brasileiras.

Com base nas faixas de demanda anual propostas, sugere-se uma classificação quanto ao porte baseada no volume de passageiros processados anualmente.

Classificação quanto ao Porte do Aeroporto

PORTE	CATEGORIA	FAIXA DE DEMANDA ANUAL DE PASSAGEIROS
PEQUENO	PP1	ABAIXO 100 MIL
	PP2	100 MIL ATÉ 399,9 MIL
	PP3	400 MIL ATÉ 999,9 MIL
MÉDIO	MP	1 MILHÃO ATÉ 2,99 MILHÕES
GRANDE	GP	3 MILHÕES ATÉ 7,9 MILHÕES
EXTRA GRANDE	EP	ACIMA DE 8 MILHÕES

No caso específico do movimento de aeronaves, a hora-pico foi estabelecida de forma diferenciada para cada componente aeroportuário. No caso do dimensionamento da pista, os parâmetros utilizados foram o quantitativo de pouso, decolagem e toque e arremetida. No pátio, por sua vez, levaram-se em consideração as características físicas, representadas pela área, das aeronaves estacionadas simultaneamente no intervalo de uma hora.

Pôde-se observar, como decorrência do próprio critério que foi utilizado, que na hora-pico de pista dos aeroportos da rede INFRAERO há uma predominância de aeronaves típicas da aviação geral e táxi aéreo (faixa 1) e as do tráfego doméstico (faixas 4 e 5). Na hora-pico de pátio, por sua vez, constatou-se a maior representatividade daquelas típicas do tráfego doméstico (faixas 4 e 5) e as do tráfego internacional (faixas 6 e 7).

Em ambos os casos, ficou latente a baixa exploração ou não adequação da frota por parte das companhias aéreas ao mercado regional, fato evidenciado pela baixa representatividade das aeronaves típicas desse tráfego (faixas 2 e 3).

Nesse contexto, constatou-se que no Brasil há uma tendência de aumento da participação de jatos de maior porte na frota das empresas aéreas, proporcionando um incremento da oferta média de assentos. Em contrapartida, nos mercados dos EUA e México, essa capacidade média tem sido reduzida.

Os aeroportos que apresentam tráfego internacional ocupam posição de destaque com relação ao tamanho médio de aeronaves - TAMAV, quinze dentre os vinte primeiros em 2005. Isso indica que o TAMAV está relacionado à etapa média de voo.

Outro aspecto apresentado nesse estudo foi a questão da avaliação dos atrasos em aeroportos. Mostrou-se, por meio de exemplificação, que estes dependem não somente da capacidade instalada, mas também da magnitude e flutuação da demanda. Na verdade, os atrasos podem ocorrer, ainda que a média horária de demanda seja menor que a capacidade horária, tendo em vista que, em determinado período, o movimento de aeronaves pode exceder a capacidade horária, devido à flutuação da demanda.

Nesse sentido, foi reforçado que a caracterização apresentada em diagramas de dia-típico de aeroportos constitui-se em um dos subsídios do planejamento aeroportuário, uma vez que indicam o comportamento, flutuação e perfil da demanda.

Em suma, o estudo de “Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO” tem como suas principais contribuições:

- Disponibilizar parâmetros de demanda na hora-pico para o planejamento aeroportuário, em complementação aos balizadores anuais apresentados previamente no estudo de “Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros”.
- Desenvolver um ferramental para cálculo da concentração de demanda compatível com a realidade do transporte aéreo no Brasil.

GLOSSÁRIO

Aeroporto hub

aeroporto similar a um cruzamento de vias, no qual vôos de origens diversas desembarcam passageiros em transferência/conexão, para, então, embarcarem em outro vôo com destino distinto. Esse processamento é restrito ao lado ar do terminal, a não ser que o passageiro, no aeroporto de origem, não tenha sido processado para a conexão direta na área esterelizada, o que requer, assim, o seu desembarque e processamento de embarque.

Área esterelizada

áreas no terminal, onde apenas os passageiros e funcionários que já foram submetidos ao controle de segurança da aviação civil (*security*) têm acesso.

Distribuição vertical do terminal de passageiros

diferentes pavimentos (níveis) da edificação de um terminal de passageiros, que visam separar verticalmente os fluxos passageiros e bagagens.

Fluxo

o trânsito de passageiros, bagagem, carga ou correio no interior das edificações do aeroporto e entre estas e uma aeronave.

Lado ar

áreas aeroportuárias, em sua totalidade ou não, sob controle de autoridades governamentais, na qual é permitido apenas o acesso de passageiros e funcionários específicos e credenciados para tal, bem como a parte do aeródromo destinada ao pouso, decolagem, rolamento (táxi) e estacionamento de aeronaves, ou seja, a área de movimento.

Lado terra

área de um aeroporto ou edificação do terminal, na qual o público em geral tem acesso.

Meio-fio

constituído pela via e calçada (extensão e área pavimentada) frontal ao terminal de passageiros, para o estacionamento de curta duração de veículos que transportem aqueles que irão acessar ou sair do terminal de passageiros. O meio-fio pode ter diferenciação de níveis, em função da distribuição vertical da edificação do terminal, bem como ser duplo, quando configurado com o acréscimo de uma “ilha” (calçada) entre duas vias.

Movimento de Aeronaves

pouso ou decolagem de uma aeronave em um aeroporto, sendo que uma decolagem e um pouso são contados como dois movimentos, para fins de tráfego.

Passageiro destino

passageiro que tem o serviço de transporte aéreo finalizado no aeroporto em questão.

Passageiro desembarcado

passageiro destino ou aquele em transferência de voo (conexão) processada pelo lado terra, seguindo o fluxo de desembarque, check in e embarque.

Passageiro em barcado

passageiro origem acrescido daqueles em conexão.

Passageiro em trânsito

passageiro que pouso e decola em um mesmo voo no aeroporto em questão.

Passageiro em conexão/transferência

passageiro que desembarca de uma aeronave para dar continuidade de sua viagem em outro voo, podendo ser pela mesma empresa aérea ou não.

Passageiro origem

passageiro que teve o embarque inicial no aeroporto em questão.

Pátio de estacionamento de aeronaves (rampa)

área pavimentada no lado ar, onde a aeronave é manobrada e estacionada, bem como as atividades associadas aos serviços de rampa são executadas.

Pier

configuração arquitetônica de distribuição horizontal do terminal de passageiros, na qual a(s) área(s) de embarque do terminal de passageiros avança(m) pelo pátio, gerando um acesso protegido às posições de portão de embarque de aeronaves.

Pista de pouso e decolagem

área retangular definida em um aeroporto e preparada para o pouso e decolagem de aeronaves.

Ponte de embarque/desembarque

Uma ligação ajustável e protegida que conecta o terminal de passageiros com a porta da aeronave.

Ponto de estacionamento de aeronaves

área requerida no pátio, destinada à parada, serviços, carregamento e descarregamento de aeronaves.

Portão de Embarque e Desembarque (*Gate*)

ponto de acesso de passageiros ao pátio/aeronave a partir da edificação do terminal e vice-versa.

Posição de estacionamento de aeronaves remota

ponto de estacionamento de aeronaves no pátio suficientemente distanciado do terminal e que requeira o transporte dos passageiros entre a edificação e a aeronave, feito por ônibus ou veículo apropriado.

Satélite

configuração arquitetônica de distribuição horizontal do terminal de passageiros, que consiste em um edifício cercado por posições de estacionamento de aeronaves e separado do terminal, com acesso de superfície, subterrâneo ou elevado.

Taxa de ocupação de aeronaves

quantidade de assentos ocupados em relação ao total de assentos da aeronave.

Terminal de passageiros

edificação localizada entre o meio-fio e pátio de estacionamento de aeronaves, onde o processamento dos passageiros e das bagagens é realizado.

Vôo destino

vôo, designado por um número, que tem o seu término no aeroporto em questão.

Vôo em trânsito

vôo, designado por número de vôo, que faz um pouso intermediário previamente programado no aeroporto em questão.

Capítulo 2



**Parâmetros Balizadores
da Hora-Pico dos Aeroportos
da Rede INFRAERO**

SUMÁRIO DO CAPÍTULO 2

INTRODUÇÃO	55
METODOLOGIA	56
1. Descrição dos Dados	56
A. Movimento Anual	56
B. Movimento Horário	57
2. Metodologia Utilizada	58
A. Movimento de Passageiros	58
B. Movimento de Aeronaves	58
DEMANDA HISTÓRICA E PROJETADA	59
Superintendência Regional do Sudeste I	61
Superintendência Regional do Leste II	187
Superintendência Regional do Sul III	343
Superintendência Regional do Centro-Leste e Nordeste IV	509
Superintendência Regional do Centro-Oeste V	705
Superintendência Regional do Noroeste VI	807
Superintendência Regional do Norte VII	913
CONSIDERAÇÕES FINAIS	1047

INTRODUÇÃO

Projeções de demanda compõem uma etapa importante no processo de planejamento aeroportuário, na medida em que provêm parâmetros balizadores para as necessidades da infraestrutura e possibilitam identificar onde são necessárias intervenções nos componentes aeroportuários, em termos de quantitativo e de cronologia, para o atendimento do mercado.

O estudo “Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros”, elaborado pela Gerência de Estudos e Pesquisas – GEPQ/SEP, em 2005, forneceu a série histórica, para o período de 1994 a 2004, e projeções de demanda anual para 2010, 2015 e 2025, referentes ao movimento de passageiros, aeronaves, carga e mala postal.

Em complemento a este Estudo, é fundamental conhecer o comportamento da demanda, com a finalidade de identificar os períodos de maior utilização do aeroporto e, conseqüentemente, os períodos em que os componentes aeroportuários são mais requisitados. A partir desses dados, define-se a hora-pico, que no planejamento não se considera, necessariamente, a hora de maior movimento do aeroporto, mas uma atenuação desta que permita otimizar o investimento e que é conhecida como “hora-pico de projeto”.

Neste contexto, está sendo disponibilizado, até o fim de 2006, o relatório “Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO”, que tem por objetivo apresentar a demanda na hora-pico para 2005 e sua projeção para os horizontes de curto, médio e longo prazos – cinco, dez e 20 anos, respectivamente. Esses parâmetros serão apresentados para o segmento de passageiros e aeronaves – mistas e exclusivamente cargueiras –, a fim de possibilitar análises relativas ao balanceamento da demanda prevista e à capacidade necessária.

O escopo do estudo constitui-se dos 65 aeroportos na rede administrada pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO. Esta rede foi responsável, em 2005, pelo processamento de, aproximadamente, 96% do movimento total de passageiros e 88% de aeronaves do País.

Este trabalho pioneiro reforça a necessidade de concepção de um banco de dados integrado do transporte aéreo, com informações anuais e horárias, que seja objeto de atualização constante, a exemplo do que ocorre nos países onde a atividade é consolidada, visando à elaboração de uma curva específica para a hora-pico de projeto que, devido à constante evolução do mercado e mudanças de características dos usuários, deve ser periodicamente revisada.

O referido relatório, elaborado pela GEPQ/SEP no contexto do Projeto de Cooperação Técnica Internacional BRA 04/801, formalizado entre a INFRAERO e a Missão de Cooperação Técnica da OACI no Brasil – MCTB, possui um alcance que extrapola o âmbito daquela empresa, haja vista sua aplicabilidade a outras entidades ligadas ao setor, como as demais administradoras aeroportuárias, companhias aéreas, entidades de pesquisas, consultorias, entidades de fomento e as demais superintendências da ANAC.

O relatório apresenta a hora-pico de passageiros desagregadas para o tráfego regular (doméstico e internacional) e o não regular (doméstico, internacional e aviação geral) e a hora-pico de aeronaves mistas e exclusivamente cargueiras. Estas informações são, ainda, desagregadas, em origem, embarque (origem+conexão), desembarque e total.

METODOLOGIA

1. Descrição dos Dados

Os resultados do presente estudo formam alcançados utilizando-se variáveis do transporte aéreo relativas aos dados anuais e horários para o movimento de passageiros, aeronaves mistas e exclusivamente cargueiras.

A. Movimento Anual

- Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros - 2005

Os dados históricos de passageiros e aeronaves referem-se ao período de 2002 a 2005 e compreendem os tráfegos doméstico e internacional (regular e não regular). Utilizou-se, também, como base para as projeções de demanda na hora-pico, os mesmos intervalos de confiança apresentados no estudo.

No que tange à composição da frota de aeronaves na hora-pico de pista e pátio e as projeções de aeronaves simultâneas por faixas, foram considerados os mesmos parâmetros do Estudo de Demanda Detalhada, conforme descrito resumidamente a seguir.

Adotou-se uma classificação por faixa média de assentos, utilizando-se a aeronave padrão/típica de maior incidência na frota, de acordo com as faixas abaixo:

Faixa 1 – 15	assentos (entre 8 e 18)
Faixa 2 – 25	assentos (entre 19 e 30)
Faixa 3 – 45	assentos (entre 31 e 60)
Faixa 4 – 100	assentos (entre 61 e 130)
Faixa 5 – 135	assentos (entre 131 e 180)
Faixa 6 – 210	assentos (entre 181 e 260)
Faixa 7 – 350	assentos (entre 261 e 450)
Faixa 8 – 450	assentos (acima de 450)

No caso específico das aeronaves cargueiras, considerou-se um critério análogo ao utilizado para o movimento de aeronaves mistas, tomando-se a carga paga como base para a elaboração das faixas.

Faixa FC1 – até 2.000	kg
Faixa FC2 – entre 2.001	kg e 6.000 kg
Faixa FC3 – entre 6.001	kg e 20.000 kg
Faixa FC4 – entre 20.001	kg e 60.000 kg
Faixa FC5 – entre 60.001	kg e 160.000 kg
Faixa FC6 – acima de 160.001	kg

Vale destacar que o mix anual apresentado abrange apenas os tráfegos regulares, com exceção do ano de 2005 que inclui também o tráfego não regular.

B. Movimento Horário

- Movimento de Passageiros

Os dados da movimentação horária de passageiros (origem, embarque, conexão e desembarque) foram disponibilizados pela Superintendência de Planejamento e Avaliação Operacional – DOPO da INFRAERO.

Estes dados, em sua maioria, foram apresentados por meio de:

- Uma hierarquização das horas de maior movimentação de passageiros do ano para cada tráfego;
- Uma matriz mensal desagregada por dia e hora.

- Movimento de Aeronaves

Os dados do Sistema de Gerenciamento de Torre de Controle – SGTC foram processados, analisados criticamente e organizados em um banco de dados pela Superintendência de Gestão Operacional – DOGP da INFRAERO e, então, enviados a Gerência de Estudos e Pesquisas da SEP/ANAC, responsável pela elaboração do presente estudo.

Este banco de dados apresenta a movimentação horária (pouso e decolagem) detalhada por tráfego, número de vôos e por tipo, categoria e área de aeronaves para cada aeroporto do escopo do estudo.

No referido banco de dados, foram consideradas as aeronaves de maior porte da aviação geral, que apresentam necessidades semelhantes às de aviação comercial e área associada superior à do E120, como “não regular”.

Para os aeroportos SBBG, SBGP, SBEG, SBGL, SBHT, SBJF, SBJP, SBJR, SBJU, SBMK, SBMT, SBPB, SBPV, SBSJ, SBTE não foram disponibilizados, pela INFRAERO, os dados de movimento horário de passageiros desagregados para os tráfegos doméstico e internacional. Desta forma, a análise apresentada para as referidas unidades aeroportuárias foi feita de maneira simplificada.

2. Metodologia Utilizada

A. Movimento de Passageiros

A definição da hora-pico de passageiros possibilita identificar os parâmetros para o dimensionamento dos setores do terminal, dos componentes de acessibilidade, bem como da infra-estrutura básica. Em relação ao terminal, a caracterização do perfil do usuário constitui o dado de entrada para a avaliação de sua capacidade instalada e do cálculo da capacidade futura de um terminal de passageiros.

No planejamento aeroportuário, o processamento da demanda de passageiros deve ser considerado em um nível abaixo do pico absoluto, tendo-se em mente a capacidade resultante da intervenção realizada. Assim, adota-se o conceito de nível de serviço, no qual uma parcela estaria sujeita ao impacto de congestionamentos, em função dos padrões estabelecidos.

Para definição da hora-pico de passageiros, o presente estudo adotou como referência a tese denominada *Forecasting Passenger Peak Hour – A Stability Analysis in Brazilian Airports* (Wang, P.T.,1995).

Com base na referida publicação, as demandas horárias de um aeroporto registradas ao longo de um ano são descritas em percentuais do movimento anual, em ordem decrescente. Esses percentuais são somados, até que se obtenha uma participação acumulada de 3,5% do movimento anual, que representa o atendimento de 96,5% da demanda.

B. Movimento de Aeronaves

No presente estudo, a hora-pico do movimento de aeronaves foi estabelecida de forma diferenciada para cada componente aeroportuário. No caso do dimensionamento da pista, os parâmetros utilizados foram o quantitativo de pouso, decolagem e toque e arremetida. No pátio, por sua vez, levaram-se em consideração as características físicas, representadas pela área, das aeronaves estacionadas simultaneamente no intervalo de 60 minutos.

A metodologia empregada para determinação da hora-pico para os dois referidos componentes aeroportuários foi a utilização do “pico dos picos”, ou seja, a hora na qual ocorre a maior movimentação de aeronaves na pista e maior utilização simultânea do pátio de estacionamento.

A partir da distribuição do movimento de aeronaves no dia típico de pista e do volume diário de aeronaves estacionadas no pátio este trabalho possibilita observar o comportamento dos aeroportos da rede e embasar possíveis alternativas quanto ao gerenciamento da demanda.



Demanda Histórica e Projetada

I

Superintendência Regional do Sudeste



Internacional de Campo Grande

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Campo Grande, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	544.061	454.913	501.877	611.617
Internacional Regular	–	–	–	2.581
Doméstico Não Regular	5.077	16.553	8.016	28.437
Internacional Não Regular	12	7	25	13
Aviação Geral	6.866	6.514	6.576	9.502
Total Geral	556.016	477.987	516.494	652.150
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	14.472	11.100	11.296	10.513
Internacional Regular	–	–	–	66
Doméstico Não Regular	3.753	5.395	5.663	2.054
Internacional Não Regular	15	28	42	10
Aviação Geral	5.144	6.613	7.294	5.955
Total	23.384	23.136	24.295	18.598
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	576	1.190	1.200	274
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	591	580	2.695
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	576	1.781	1.780	2.969
Total Geral	23.960	24.917	26.075	21.567
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	4.754.350	4.322.560	4.423.620	4.483.912
Internacional Regular	–	–	–	7.352
Doméstico Não Regular	457.190	783.260	1.001.670	932.158
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	5.211.540	5.105.820	5.425.290	5.423.422
Rede TECA	63.000	32.000	38.000	33.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010		2015		2025	
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)						
Doméstico Regular	746.824	901.355	1.087.862	1.074.818	1.297.317	1.565.876
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	14.972	21.087	27.167	20.885	29.213	37.494
Internacional Não Regular	433	639	848	648	964	1.283
Aviação Geral	7.908	11.255	16.018	10.407	15.624	23.455
Total Geral	770.137	934.336	1.131.895	1.106.758	1.343.118	1.628.108
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras						
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)						
Doméstico Regular	15.310	18.477	22.301	19.755	23.845	28.781
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	6.654	9.372	12.074	8.354	11.685	14.997
Internacional Não Regular	48	71	94	61	91	122
Aviação Geral	8.324	11.847	16.861	10.203	15.317	22.995
Total	30.336	39.767	51.330	38.373	50.938	66.895
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)						
Doméstico Regular	1.292	1.559	1.882	1.667	2.012	2.429
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	618	870	1.121	776	1.085	1.393
Internacional Não Regular	–	–	–	–	–	–
Total	1.910	2.429	3.003	2.443	3.097	3.822
Total Geral	32.246	42.196	54.333	40.816	54.035	70.717
Movimento de Carga+Maia Postal (Carregada+Descarregada) - Kg						
Doméstico Regular	4.844.503	6.644.938	9.114.497	6.539.677	9.487.108	13.762.946
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.669.067	2.123.167	2.570.796	2.161.340	2.836.576	3.501.098
Internacional Não Regular	–	–	–	–	–	–
Total Geral	6.513.570	8.768.105	11.685.293	8.701.017	12.323.684	17.264.044
Rede TECA	71.239	105.481	146.268	91.864	150.450	221.476
Total Geral	6.584.809	8.873.586	11.831.561	8.792.881	12.474.134	17.485.520

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	3,98	8,06	7,55	7,52
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	77,59	-5,81	6,74	5,78
Internacional Não Regular	2,70	117,93	8,57	7,35
Aviação Geral	11,44	3,44	6,78	6,79
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-10,11	11,94	5,23	5,62
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-18,20	35,47	4,51	4,22
Internacional Não Regular	-12,64	48,00	5,09	4,33
Aviação Geral	5,00	14,75	5,27	4,23
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-21,94	41,59	5,23	5,62
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	-20,24	4,52	4,22
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-1,93	8,18	7,38	7,64
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	26,80	17,90	5,96	4,97
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	-19,39	26,16	7,36	6,18

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	2%	13%	17%	68%	–	–	–	131	0,34
2005*	1%	–	–	19%	80%	–	–	–	129	0,39
2010	–	2%	2%	15%	68%	13%	–	–	136	0,36
2015	–	2%	2%	10%	70%	16%	–	–	140	0,39
2025	–	2%	2%	4%	72%	20%	–	–	145	0,45

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Campo Grande, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

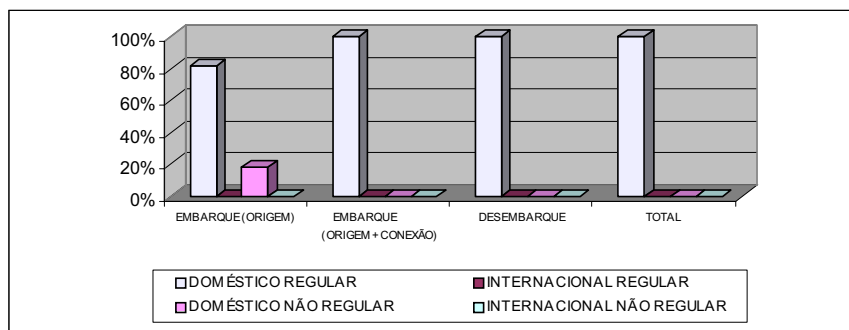
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	17/10	16:00-16:59	255	8/10	16:00-16:59	264	26/4	16:00-16:59	249	15/9	16:00-16:59	336
Não Regular	9/1	22:00-22:59	247	9/1	22:00-22:59	247	4/5	19:00-19:59	290	4/5	19:00-19:59	290
Internacional												
Regular	23/12	00:00-00:59	85	23/12	00:00-00:59	85	28/12	03:00-03:59	134	28/12	03:00-03:59	134
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	8/10	16:00-16:59	260	16/12	13:00-13:59	268	4/5	19:00-19:59	290	26/7	16:00-16:59	350

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 94% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Campo Grande. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		255			264			249			336	
2010	296	357	431	306	370	446	289	349	421	390	471	568
2015	383	462	558	397	479	578	374	452	545	505	610	736
2025	673	812	980	696	841	1.015	657	793	957	886	1.070	1.291

Identificado o período entre 16:00h e 16:59h do dia 15/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

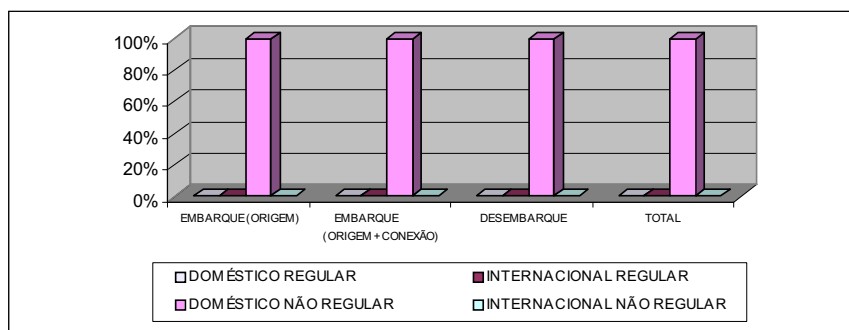
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	202	60	283	366	643
	Embarque (Origem + Conexão)	269	80	377	488	857
	Desembarque	67	20	94	122	213
	Total	336	100	471	610	1.070
Total Geral	Embarque (Origem)	202	60	283	366	643
	Embarque (Origem + Conexão)	269	80	377	488	857
	Desembarque	67	20	94	122	213
	Total	336	100	471	610	1.070

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 6% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Campo Grande. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		247			247			290			290	
2010	253	358	478	253	358	478	297	420	561	297	420	561
2015	312	447	607	312	447	607	366	524	713	366	524	713
2025	484	689	969	484	689	969	569	809	1.138	569	809	1.138

Identificado o período entre 19:00h e 19:59h do dia 04/05 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

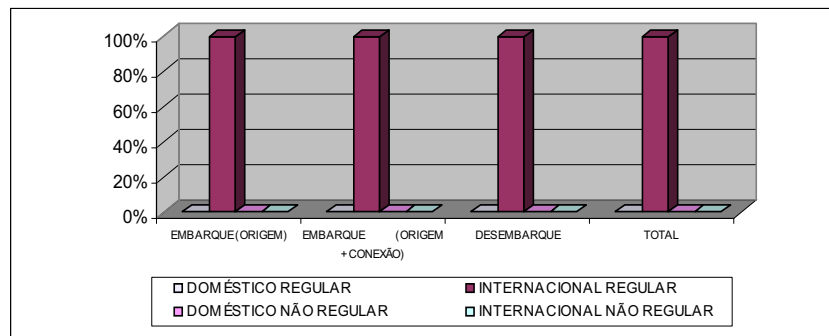
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	290	100	420	524	809
	Total	290	100	420	524	809
Total Geral	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	290	100	420	524	809
	Total	290	100	420	524	809

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por bem menos que 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Campo Grande. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Em relação ao tráfego internacional regular, foi disponibilizada apenas a demanda na hora-pico para o ano de 2005, conforme Quadro 11. As projeções da demanda na hora-pico não serão apresentadas em decorrência da ausência de dados relativos a projeções de demanda anual.

Quadro 11- Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		85			85			134			134	
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O Quadro 12 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 12 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		-			-			-			-	
2010	12	17	23	12	17	23	16	23	31	16	23	31
2015	15	22	29	15	22	29	20	29	39	20	29	39
2025	24	33	47	24	33	47	31	45	63	31	45	63

- Não opera no aeroporto

São apresentadas no Quadro 13, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 12, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 13 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

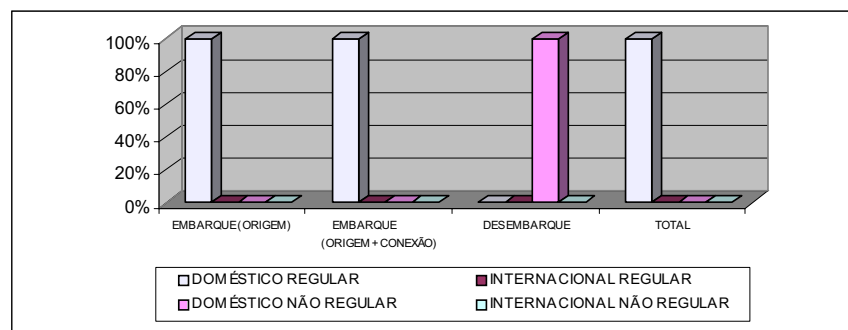
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	–	–	23	29	45
	Total	–	–	23	29	45
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	–	–	23	29	45
	Total	–	–	23	29	45

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 4 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 14 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 14 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		260			268			290			350	
2010	298	399	483	307	399	483	332	472	572	401	486	589
2015	385	516	626	397	516	626	430	610	740	519	629	763
2025	674	817	1.094	695	843	1.094	752	912	1.295	907	1.100	1.335

Identificado o período entre 16:00h e 16:59h do dia 26/07 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 15, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 14, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 15 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	264	76	367	475	830
	Embarque (Origem + Conexão)	290	83	403	521	912
	Desembarque	59	17	82	106	185
	Total	349	100	485	627	1.097
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	1	100	1	2	3
	Embarque (Origem + Conexão)	1	100	1	2	3
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Total Geral	Embarque (Origem)	265	76	368	477	833
	Embarque (Origem + Conexão)	291	83	404	523	915
	Desembarque	59	17	82	106	185
	Total	350	100	486	629	1.100

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 16 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Campo Grande, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 16 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

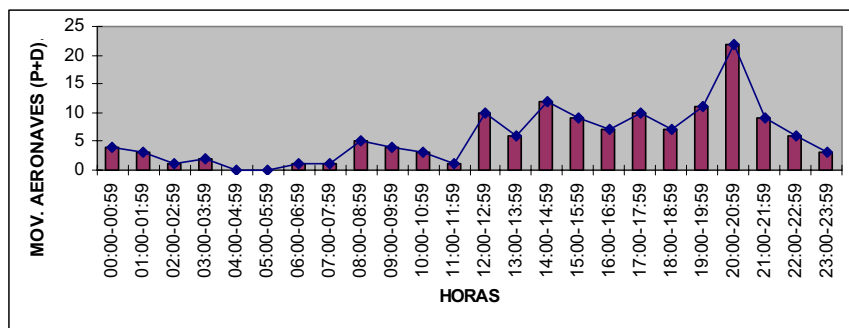
Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			8			14			22
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			3
Total Geral	19/5	20:00-20:59	8	29/5	17:00-17:59	14	19/5	20:00-20:59	25*

- Não operou no aeroporto

* Inclui toque-arremetida

A Figura 5 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 5 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 17 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 17 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	77%	—	—	5%	18%	—	—	—	41
2010	71%	2%	2%	5%	15%	5%	—	—	48
2015	68%	2%	2%	5%	13%	10%	—	—	55
2025	65%	2%	2%	5%	10%	16%	—	—	63

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 18 e 19 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 20, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			14			22	
2010	8	10	13	14	18	23	21	28	36
2015	9	12	15	15	21	27	24	32	42
2025	11	15	20	20	27	36	31	42	56

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 20 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			3	
2010	–	–	–	–	–	–	3	4	5
2015	–	–	–	–	–	–	3	4	6
2025	–	–	–	–	–	–	4	6	8

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 21 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Campo Grande, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso, decolagem e total.

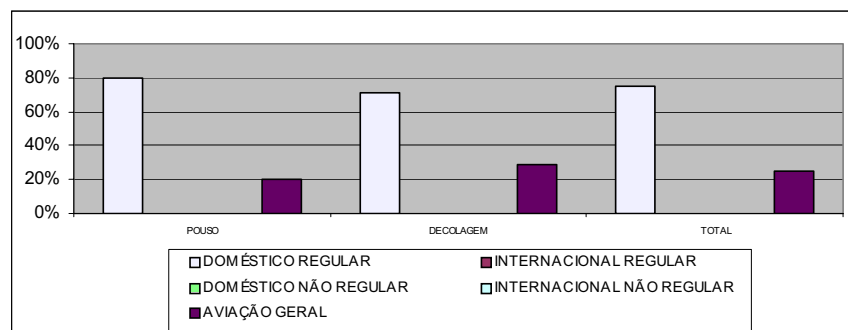
Quadro 21 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			4			5			9
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			1			2			3
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			5			7			12
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	1/7	17:00-17:59	5	1/7	17:00-17:59	7	1/7	17:00-17:59	12

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

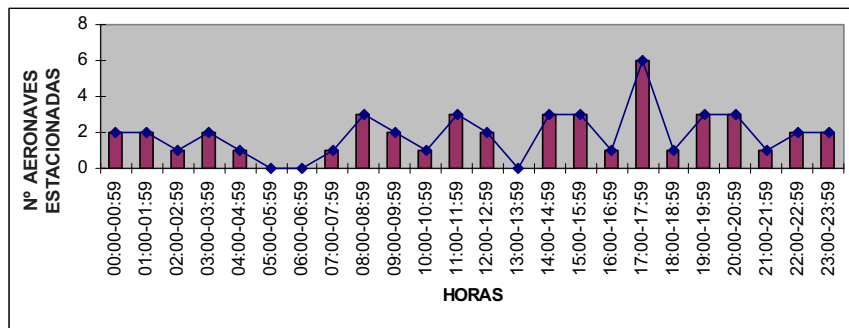
Figura 6 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 7 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 7 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (17:00 - 17:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
AT43															
BE35															
BE58															
B738															
FK10															
FK10															
PA34															
Total	5	6	6	5	6	6	6	5	4	4	4	2	1	2	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 22).

Quadro 22 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	—	—	27%	70%	—	—	—	148
2010	2%	—	—	7%	63%	28%	—	—	151
2015	2%	—	—	5%	60%	33%	—	—	156
2025	2%	—	—	4%	56%	38%	—	—	160

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 23 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 23 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			7			12	
2010	6	7	10	8	10	14	14	18	23
2015	8	10	13	11	14	19	19	25	32
2025	12	15	21	16	22	29	28	37	50

A partir das projeções médias constantes no Quadro 23 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 6, são apresentadas no Quadro 24, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 24 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	4	44	7	8	12
	Decolagem	5	56	8	11	15
	Total	9	100	15	19	27
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	1	33	1	2	3
	Decolagem	2	67	2	4	7
	Total	3	100	3	6	10
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	5	42	8	10	15
	Decolagem	7	58	10	15	22
	Total	12	100	18	25	37
Total Geral	Pouso	5	42	8	10	15
	Decolagem	7	58	10	15	22
	Total	12	100	18	25	37

A seguir no Quadro 25 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 25 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	4	4	5	7	5	7	10	8	11	16
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	4	4	5	7	5	7	9	8	11	15
Faixa 5	4	4	6	7	7	9	11	10	13	17
Faixa 6	—	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	12	14	18	23	19	25	32	28	37	50

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 25, é mostrado a seguir, no Quadro 26, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 26 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	3	4	3	4	5	4	6	8
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	2	2	3	4	3	4	5	4	6	8
Faixa 5	2	2	3	4	4	5	6	5	7	9
Faixa 6	–	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	6	7	10	13	11	14	17	14	20	26

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 27 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Campo Grande a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 27 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			2
Não Regular			1			1			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			2
Aeronaves de Passageiros			3			6			2
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	19/4	15:00-15:59	4	19/4	16:00-16:59	7	4/6	01:00-01:59	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (01:00 - 01:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AT43															
B732 CRG															
B732 CRG															
E110															
Total	1	2	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 28).

Quadro 28 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	100%	–	–	–
2010	–	–	100%	–	–	–
2015	–	–	100%	–	–	–
2025	–	–	100%	–	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 29 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 29 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			2	
2010	1	1	1	1	1	1	2	2	3
2015	1	1	2	1	1	2	2	2	4
2025	2	2	3	2	2	3	4	4	6

A partir das projeções médias constantes no Quadro 29 são apresentadas no Quadro 30, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 30 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	1	1	2
	Decolagem	1	50	1	1	2
	Total	2	100	2	2	4
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	50	1	1	2
	Decolagem	1	50	1	1	2
	Total	2	100	2	2	4
Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	100	2	3	5
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	2	3	5
Total Geral	Pouso	3	75	3	4	7
	Decolagem	1	25	1	1	2
	Total	4	100	4	5	9

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 31 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 31 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	2	2	2	3	2	2	4	4	4	6
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	2	2	3	2	2	4	4	4	6

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 31, é mostrado, a seguir, no Quadro 32, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 32 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	1	1	1	2	1	1	2	2	2	3
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	1	1	1	2	1	1	2	2	2	3

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Internacional de Corumbá

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Corumbá, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	29.105	4.108	22.993	33.623
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	2.885	8.369	2.813	2.601
Internacional Não Regular	5	–	18	32
Aviação Geral	2.511	2.938	3.479	3.644
Total Geral	34.506	15.415	29.303	39.900
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	530	152	598	510
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	894	1.488	966	853
Internacional Não Regular	4	–	4	7
Aviação Geral	920	1.086	1.255	1.291
Total	2.348	2.726	2.823	2.661
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	2.348	2.726	2.823	2.661
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	77.230	12.650	73.190	49.482
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	186.190	296.010	192.250	190.795
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	263.420	308.660	265.440	240.277
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	42.054	49.510	58.587	57.916	68.188	80.283	109.584	129.021	151.906
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	9.894	14.538	19.326	14.829	21.621	28.620	32.292	43.212	54.531
Internacional Não Regular	323	478	634	485	720	959	956	1.465	1.980
Aviação Geral	5.316	7.909	11.767	7.441	11.756	18.571	14.256	26.004	47.431
Total Geral	57.587	72.435	90.314	80.671	102.285	128.433	157.088	199.702	255.848
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	928	1.093	1.287	1.182	1.391	1.638	1.801	2.121	2.497
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	2.198	3.230	4.294	2.798	4.079	5.400	4.613	6.173	7.790
Internacional Não Regular	40	59	79	52	78	104	79	122	165
Aviação Geral	1.661	2.471	3.677	1.958	3.093	4.887	2.592	4.728	8.623
Total	4.827	6.853	9.337	5.990	8.641	12.029	9.085	13.144	19.075
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	4.827	6.853	9.337	5.990	8.641	12.029	9.085	13.144	19.075
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	93.107	127.710	175.173	125.687	182.335	264.513	230.523	380.556	628.235
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	327.570	421.176	514.332	439.925	584.390	728.081	721.132	1.019.724	1.316.520
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	420.677	548.886	689.505	565.612	766.725	992.594	951.655	1.400.280	1.944.755
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
- Não opera no aeroporto.

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Em barcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	4,93	8,05	6,61	6,58
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-3,40	41,08	8,26	7,17
Internacional Não Regular	85,66	71,73	8,54	7,36
Aviação Geral	13,22	16,76	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) - Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-1,27	16,47	4,94	4,31
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-1,55	30,51	4,78	4,23
Internacional Não Regular	20,51	53,16	5,74	4,57
Aviação Geral	11,96	13,86	4,59	4,33
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	4,93	20,88	7,38	7,64
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	11,25	17,16	6,77	5,73
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	5%	95%	-	-	-	-	97	0,40
2005*	-	-	-	97%	3%	-	-	-	108	0,25
2010	-	-	2%	65%	33%	-	-	-	110	0,41
2015	-	-	2%	55%	43%	-	-	-	114	0,43
2025	-	-	2%	33%	65%	-	-	-	122	0,50

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros - ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros - ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Corumbá, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

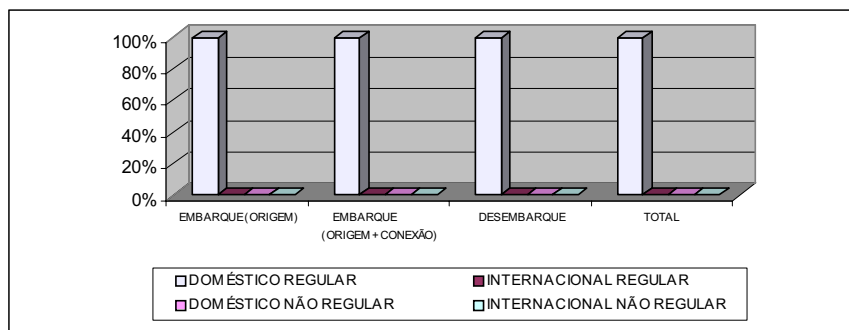
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	17/6	15:00-15:59	109	17/6	15:00-15:59	109	15/4	13:00-13:59	109	15/4	13:00-13:59	109
Não Regular	22/5	04:00-04:59	59	22/5	04:00-04:59	59	20/5	23:00-23:59	106	21/5	23:00-23:59	125
Internacional												
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	9/3	14:00-14:59	12	9/3	14:00-14:59	12	9/3	10:00-10:59	12	9/4	10:00-10:59	20
Total Geral	14/7	15:00-15:59	113	14/7	15:00-15:59	113	3/6	13:00-13:59	111	21/5	23:00-23:59	125

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 84% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Corumbá. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		109			109			109			109	
2010	130	152	180	130	152	180	130	152	180	130	152	180
2015	164	193	227	164	193	227	164	193	227	164	193	227
2025	279	329	387	279	329	387	279	329	387	279	329	387

Identificado o período entre 13:00h e 13:59h do dia 15/04 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

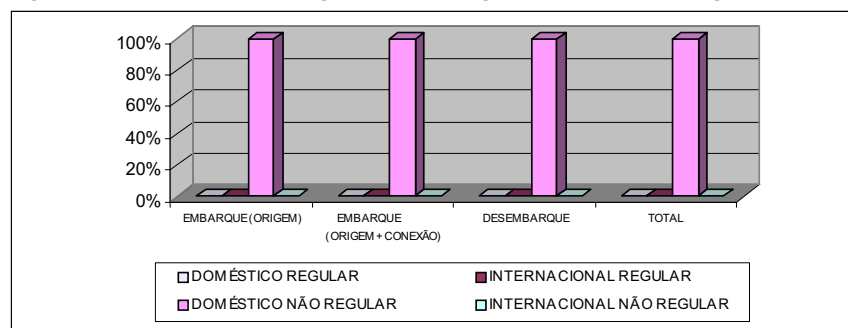
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	109	100	152	193	329
	Total	109	100	152	193	329
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	109	100	152	193	329
	Total	109	100	152	193	329

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 15% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Corumbá. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		59			59			106			125	
2010	62	91	126	62	91	126	111	164	227	131	193	268
2015	74	110	156	74	110	156	132	198	280	156	234	331
2025	132	196	289	132	196	289	237	352	519	280	416	612

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 21/05 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

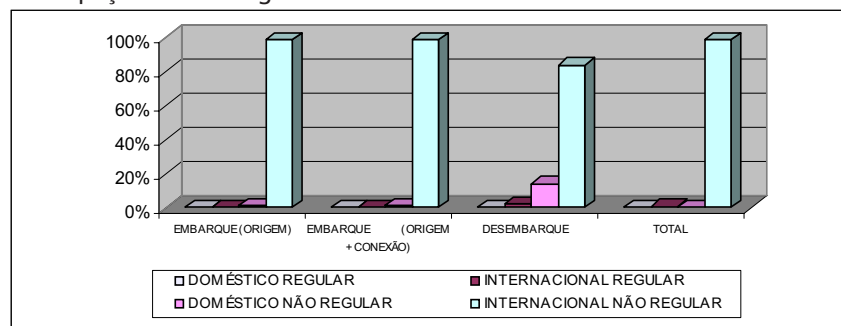
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	6	5	9	11	20
	Embarque (Origem + Conexão)	6	5	9	11	20
	Desembarque	119	95	184	223	396
	Total	125	100	193	234	416
Total Geral	Embarque (Origem)	6	5	9	11	20
	Embarque (Origem + Conexão)	6	5	9	11	20
	Desembarque	119	95	184	223	396
	Total	125	100	193	234	416

II.1.3 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Corumbá. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			12			12			20	
2010	15	22	29	15	22	29	15	22	29	24	36	48
2015	17	26	35	17	26	35	17	26	35	29	43	58
2025	28	43	58	28	43	58	28	43	58	47	72	97

Identificado o período entre 10:00h e 10:59h do dia 09/04 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

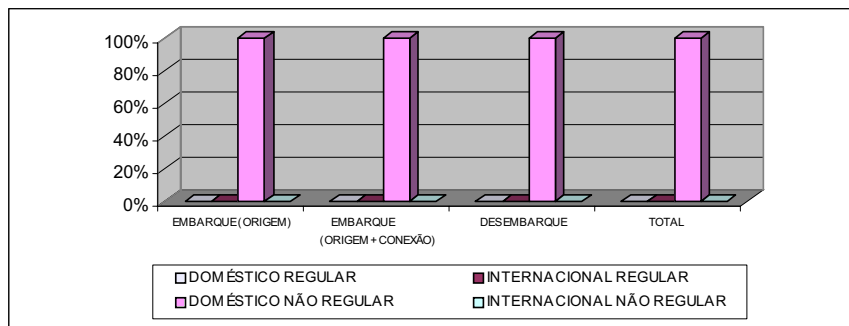
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	20	100	36	43	72
	Embarque (Origem + Conexão)	20	100	36	43	72
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	20	100	36	43	72
Total Geral	Embarque (Origem)	20	100	36	43	72
	Embarque (Origem + Conexão)	20	100	36	43	72
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	20	100	36	43	72

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 4 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		113			113			111			125	
2010	135	175	214	135	175	214	135	174	213	150	193	237
2015	164	211	259	164	211	259	164	210	257	182	234	286
2025	298	376	454	298	376	454	296	374	452	329	416	502

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 21/05 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	6	5	9	11	17
	Embarque (Origem + Conexão)	6	5	9	11	17
	Desembarque	119	95	184	213	332
	Total	125	100	193	223	349
Total Geral	Embarque (Origem)	6	5	9	11	17
	Embarque (Origem + Conexão)	6	5	9	11	17
	Desembarque	119	95	184	213	332
	Total	125	100	193	223	349

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

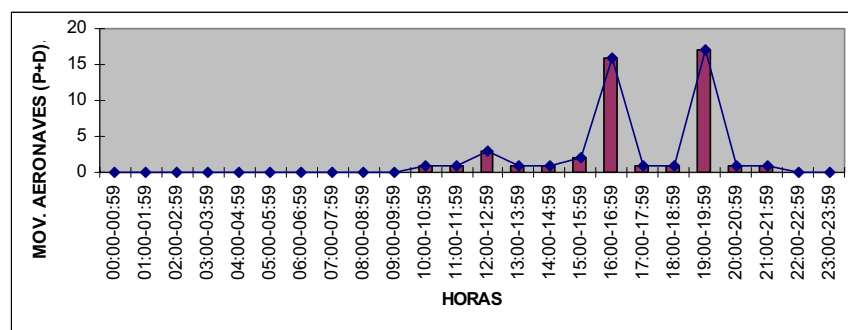
O Quadro 15 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Corumbá, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 15 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			1			2			2
Asa Rotativa			14			15			15
Toque Arremetida			—			—			—
Total Geral	8/7	16:00-16:59	15	8/7	19:00-19:59	17	8/7	19:00-19:59	17

A Figura 5 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 5 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 16 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 16 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	94%	—	—	6%	—	—	—	—	20
2010	89%	—	2%	9%	—	—	—	—	23
2015	80%	—	2%	18%	—	—	—	—	31
2025	76%	—	2%	22%	—	—	—	—	34

- Não opera no aeroporto.

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 17 e 18 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 19, o volume de toque arremetida na hora pico de pista.

Quadro 17 - Projeções do Movimento de Aeronaves(Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			2			2	
2010	1	1	2	2	3	4	2	3	4
2015	1	2	2	2	4	5	2	4	5
2025	2	2	3	3	5	7	3	5	7

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		14			15			15	
2010	15	21	28	16	22	31	16	22	31
2015	17	25	35	19	27	37	19	27	37
2025	22	32	47	24	35	50	24	35	50

Quadro 19 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto.

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Corumbá, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

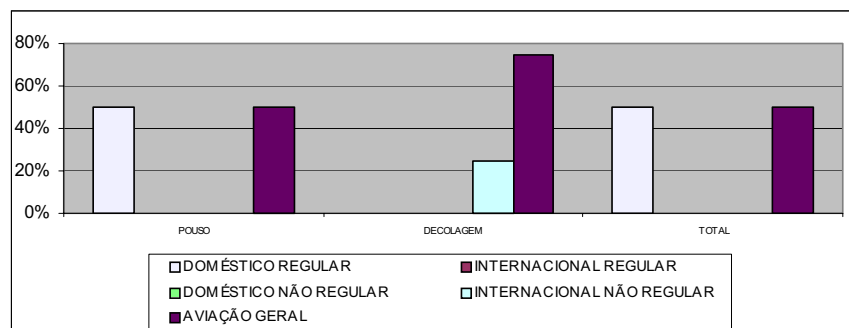
Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			–			1
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			1			3			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			1			–
Total Aeronaves de Passageiros			2			4			2
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			1			2
Total Geral	10/3	17:00-17:59	3	6/5	15:00-15:59	5	2/6	19:00-19:59	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de páio do aeroporto.

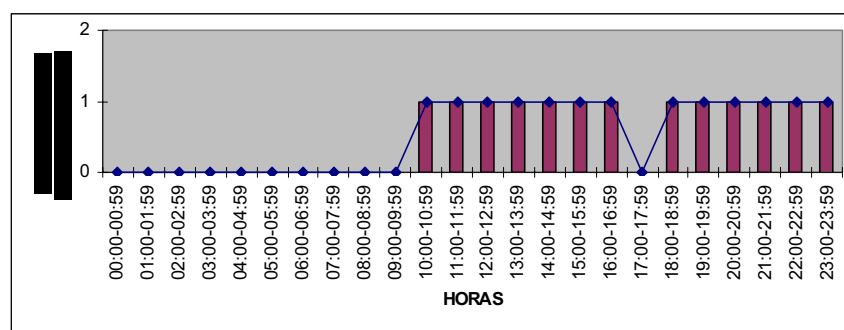
Figura 6 - Hora-Pico de Páio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 7 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 7 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de páio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Páio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (19:00 - 19:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
C130 MIL															
C130 MIL															
FK10															
PA34															
Total	3	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 21).

Quadro 21 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	13%	—	—	87%	—	—	—	—	95
2010	5%	—	—	50%	45%	—	—	—	112
2015	5%	—	—	38%	57%	—	—	—	116
2025	5%	—	—	20%	75%	—	—	—	122

- Não operou no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 22 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			4			2	
2010	3	4	6	6	8	11	3	4	6
2015	3	5	7	6	9	13	3	5	7
2025	4	6	9	9	13	19	4	6	9

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 6, são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	2	2	3
	Total	1	100	2	2	3
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	2	3	3
	Total	1	100	2	3	3
Total de Aeronaves de Passageiros	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	2	100	4	5	6
	Total	2	100	4	5	6
Militar	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Total Geral	Pouso	1	25	2	2	3
	Decolagem	3	75	6	7	9
	Total	4	100	8	9	12

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 24 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	1	1	2	3	1	2	4	2	3	4
Faixa 5	—	1	1	2	1	2	2	1	2	4
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	2	3	4	6	3	5	7	4	6	9

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 24, é mostrado a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2
Faixa 5	—	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	2	3	3	4	3	3	4	3	4	5

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Internacional de São Paulo/Guarulhos Governador André Franco Montoro

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	5.397.274	4.014.258	4.592.323	6.182.854
Internacional Regular	5.889.064	6.889.352	7.295.720	8.533.558
Doméstico Não Regular	591.616	630.983	983.973	1.063.987
Internacional Não Regular	15.388	36.568	57.366	39.974
Aviação Geral	9.648	9.873	10.811	14.424
Total Geral	11.902.990	11.581.034	12.940.193	15.834.797
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	66.102	46.186	47.222	49.432
Internacional Regular	58.488	60.260	61.325	67.054
Doméstico Não Regular	13.086	10.037	9.884	9.435
Internacional Não Regular	224	272	1.245	525
Aviação Geral	5.955	6.119	11.507	11.741
Total	143.855	122.874	131.183	138.187
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	12.656	10.001	13.487	10.111
Internacional Regular	884	609	922	895
Doméstico Não Regular	3.056	5.544	3.901	3.390
Internacional Não Regular	–	10	4	5
Total	16.596	16.164	18.314	14.401
Total Geral	160.451	139.038	149.497	152.588
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	95.587.780	112.126.920	216.433.740	240.050.139
Internacional Regular	233.953.310	243.733.650	232.009.770	256.214.835
Doméstico Não Regular	62.464.220	75.674.510	408.330	542.537
Internacional Não Regular	365.140	63.410	679.750	264.567
Total Geral	392.370.450	431.598.490	449.531.590	497.072.078
Rede TECA	193.971.000	193.602.000	230.833.000	218.592.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	6.921.610	8.255.191	9.845.712	9.754.101	11.634.254	13.876.818	19.320.836	23.045.249	27.487.604
Internacional Regular	10.779.071	12.274.992	13.769.453	14.508.628	16.621.670	18.732.560	23.644.128	27.766.808	31.885.303
Doméstico Não Regular	1.184.949	1.673.853	2.161.197	1.661.218	2.330.398	2.997.479	3.175.424	4.124.415	5.082.351
Internacional Não Regular	76.016	112.655	149.779	115.379	172.032	229.444	233.274	358.618	485.760
Aviação Geral	12.316	18.016	26.355	16.839	26.091	40.427	30.813	54.790	97.423
Total Geral	18.973.962	22.334.707	25.952.496	26.056.165	30.784.445	35.876.728	46.404.475	55.349.880	65.038.441
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	75.980	90.619	108.078	98.498	117.485	140.130	176.040	209.974	250.450
Internacional Regular	82.446	93.888	105.319	102.344	117.249	132.139	151.281	177.659	204.010
Doméstico Não Regular	11.393	16.094	20.780	14.701	20.622	26.526	25.608	33.261	40.986
Internacional Não Regular	1.310	1.942	2.582	1.672	2.493	3.325	2.535	3.898	5.280
Aviação Geral	12.074	17.663	25.838	14.643	22.688	35.154	19.879	35.348	62.853
Total	183.203	220.206	262.597	231.858	280.537	337.274	375.343	460.140	563.579
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	15.502	18.489	22.051	20.097	23.970	28.591	35.918	42.841	51.100
Internacional Regular	956	1.089	1.222	1.071	1.227	1.383	1.411	1.657	1.903
Doméstico Não Regular	4.101	5.794	7.481	5.292	7.424	9.549	9.218	11.974	14.755
Internacional Não Regular	26	38	51	33	49	66	50	77	105
Total	20.585	25.410	30.805	26.493	32.670	39.589	46.597	56.549	67.863
Total Geral	203.788	245.616	293.402	258.351	313.207	376.863	421.940	516.689	631.442
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	230.419.548	315.845.143	432.941.368	310.719.258	450.409.959	652.901.696	568.680.539	937.814.503	1.546.555.547
Internacional Regular	282.772.682	364.553.755	469.986.844	400.328.084	516.118.660	665.400.409	795.092.758	1.025.093.806	1.321.628.578
Doméstico Não Regular	83.966.317	108.173.563	132.306.613	113.525.474	151.141.821	188.629.716	188.464.922	267.225.685	345.695.062
Internacional Não Regular	871.826	1.372.752	2.117.498	1.118.436	1.907.577	3.083.617	1.332.683	3.028.452	6.100.992
Total Geral	598.030.373	789.945.213	1.037.352.323	825.691.252	1.119.578.017	1.510.015.438	1.553.570.902	2.233.162.446	3.219.980.179
Rede TECA	291.768.770	394.736.495	507.738.021	374.571.972	547.679.266	737.654.307	580.535.513	968.160.123	1.438.232.152

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	4,63	5,95	7,10	7,07
Internacional Regular	13,16	7,54	6,25	5,27
Doméstico Não Regular	21,61	9,49	6,84	5,87
Internacional Não Regular	37,47	23,03	8,84	7,62
Aviação Geral	14,34	4,55	7,69	7,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-9,23	12,89	5,33	5,98
Internacional Regular	4,66	6,96	4,54	4,24
Doméstico Não Regular	-10,33	11,27	5,08	4,90
Internacional Não Regular	32,83	29,90	5,12	4,57
Aviação Geral	25,39	8,51	5,13	4,53
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-7,21	12,83	5,33	5,98
Internacional Regular	0,41	4,00	2,41	3,05
Doméstico Não Regular	3,52	11,32	5,08	4,90
Internacional Não Regular	–	50,02	5,22	4,62
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	35,93	5,64	7,36	7,61
Internacional Regular	3,08	7,31	7,20	7,10
Doméstico Não Regular	-79,44	188,36	6,92	5,86
Internacional Não Regular	-10,18	39,00	6,80	4,73
Rede TECA	4,06	12,55	6,77	5,86

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	2%	1%	57%	32%	4%	4%	–	134	0,73
2005*	–	–	1%	15%	72%	7%	5%	–	147	0,84
2010	–	2%	3%	40%	36%	12%	7%	–	140	0,65
2015	–	2%	3%	30%	40%	15%	10%	–	152	0,65
2025	–	2%	3%	20%	42%	18%	15%	–	169	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	18%	20%	30%	32%	–	211	0,56
2005*	–	–	–	5%	24%	35%	36%	–	217	0,58
2010	–	–	–	16%	22%	32%	30%	–	218	0,60
2015	–	–	–	10%	25%	34%	26%	5%	229	0,62
2025	–	–	–	5%	27%	35%	23%	10%	240	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

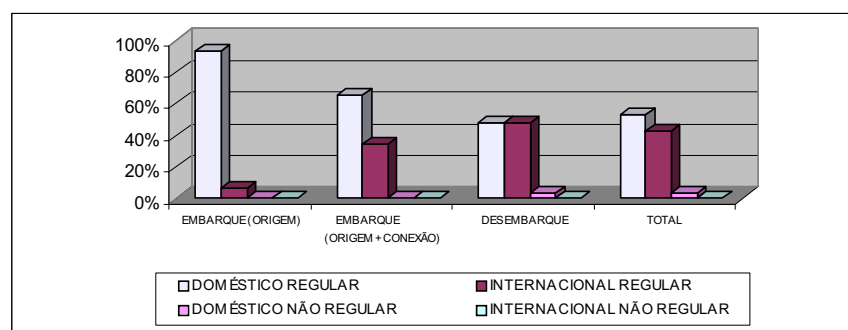
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	1/10	09:00-09:59	1362	9/11	09:00-09:59	1564	16/9	20:00-20:59	1736	17/11	09:00-09:59	2135
Não Regular	13/8	23:00-23:59	703	3/12	23:00-23:59	718	12/11	21:00-21:59	662	26/11	22:00-22:59	993
Internacional												
Regular	28/9	22:00-22:59	1814	29/3	22:00-22:59	2435	29/7	20:00-20:59	2194	26/6	22:00-22:59	2610
Não Regular	23/7	12:00-12:59	285	23/7	12:00-12:59	285	9/7	22:00-22:59	288	9/7	22:00-22:59	288
Total Geral	22/1	00:00-00:59	2358	2/7	10:00-10:59	3051	16/12	20:00-20:59	3100	9/7	22:00-22:59	4130

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 39% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1.362			1.564			1.736			2.135	
2010	1.525	1.819	2.169	1.751	2.088	2.491	1.943	2.318	2.764	2.390	2.851	3.400
2015	1.977	2.358	2.812	2.270	2.708	3.229	2.520	3.005	3.585	3.099	3.696	4.408
2025	3.328	3.970	4.735	3.822	4.559	5.437	4.242	5.060	6.035	5.217	6.223	7.423

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 17/11 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

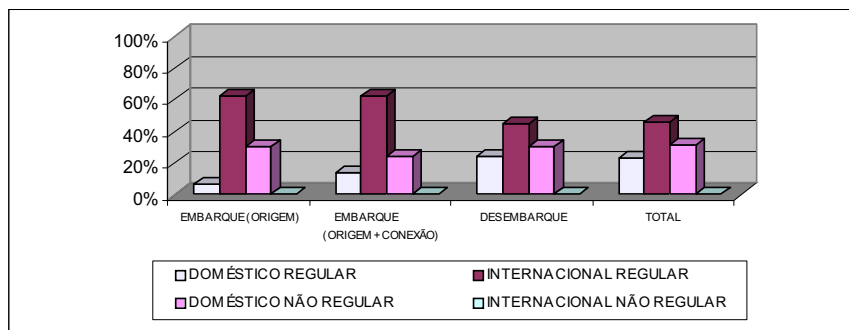
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	1.251	59	1.670	2.166	3.646
	Embarque (Origem + Conexão)	1.433	67	1.914	2.481	4.177
	Desembarque	702	33	937	1.215	2.046
	Total	2.135	100	2.851	3.696	6.223
Internacional Regular	Embarque (Origem)	244	14	326	422	711
	Embarque (Origem + Conexão)	545	32	728	943	1.589
	Desembarque	1.158	68	1.546	2.005	3.375
	Total	1.703	100	2.274	2.948	4.964
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	155	99	207	268	452
	Embarque (Origem + Conexão)	155	99	207	268	452
	Desembarque	1	1	1	2	3
	Total	156	100	208	270	455
Total Geral	Embarque (Origem)	1.650	41	2.203	2.856	4.809
	Embarque (Origem + Conexão)	2.133	53	2.849	3.692	6.218
	Desembarque	1.861	47	2.484	3.222	5.424
	Total	3.994	100	5.333	6.914	11.642

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 7% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		703			718			662			993	
2010	741	1.048	1.355	757	1.070	1.384	698	987	1.276	1.047	1.480	1.914
2015	935	1.313	1.693	955	1.341	1.729	881	1.237	1.594	1.321	1.855	2.392
2025	1.573	2.050	2.541	1.606	2.094	2.595	1.481	1.930	2.392	2.221	2.895	3.589

Identificado o período entre 22:00h e 22:59h do dia 26/11 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

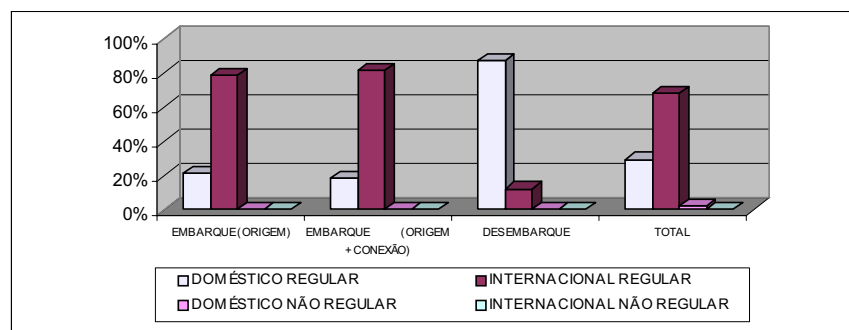
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	306	31	456	572	892
	Embarque (Origem + Conexão)	306	31	456	572	892
	Desembarque	687	69	1.024	1.283	2.003
	Total	993	100	1.480	1.855	2.895
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	394	33	587	736	1.149
	Embarque (Origem + Conexão)	620	52	924	1.158	1.808
	Desembarque	578	48	862	1.080	1.685
	Total	1.198	100	1.786	2.238	3.493
Internacional Regular	Embarque (Origem)	601	42	896	1.123	1.752
	Embarque (Origem + Conexão)	812	57	1.210	1.517	2.368
	Desembarque	618	43	921	1.155	1.802
	Total	1.430	100	2.131	2.672	4.170
Total Geral	Embarque (Origem)	1.301	36	1.939	2.431	3.793
	Embarque (Origem + Conexão)	1.738	48	2.590	3.247	5.068
	Desembarque	1.883	52	2.807	3.518	5.490
	Total	3.621	100	5.397	6.765	10.558

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 54% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1.814			2.435			2.194			2.610	
2010	2.062	2.348	2.634	2.768	3.152	3.536	2.494	2.840	3.186	2.967	3.379	3.790
2015	2.637	3.021	3.405	3.540	4.055	4.570	3.189	3.654	4.118	3.794	4.347	4.899
2025	4.082	4.794	5.505	5.480	6.436	7.390	4.938	5.799	6.659	5.874	6.898	7.921

Identificado o período entre 22:00h e 22:59h do dia 26/06 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

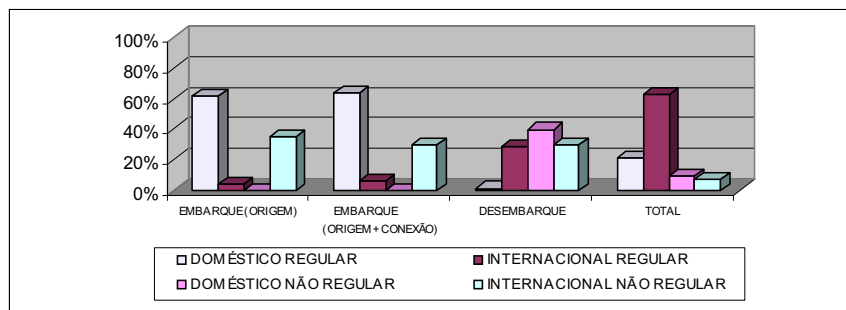
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	1.700	65	2.201	2.831	4.493
	Embarque (Origem + Conexão)	2.455	94	3.178	4.088	6.488
	Desembarque	155	6	201	259	410
	Total	2.610	100	3.379	4.347	6.898
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	708	63	917	1.179	1.871
	Embarque (Origem + Conexão)	1.082	96	1.401	1.802	2.860
	Desembarque	47	4	61	78	124
	Total	1.129	100	1.462	1.880	2.984
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	92	100	119	153	243
	Total	92	100	119	153	243
Total Geral	Embarque (Origem)	2.408	63	3.118	4.010	6.364
	Embarque (Origem + Conexão)	3.537	92	4.579	5.890	9.348
	Desembarque	294	8	381	490	777
	Total	3.831	100	4.960	6.380	10.125

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		285			285			288			288	
2010	298	442	587	298	442	587	301	446	594	301	446	594
2015	362	540	720	362	540	720	366	545	727	366	545	727
2025	549	844	1.143	549	844	1.143	555	853	1.155	555	853	1.155

Identificado o período entre 22:00h e 22:59h do dia 09/07 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

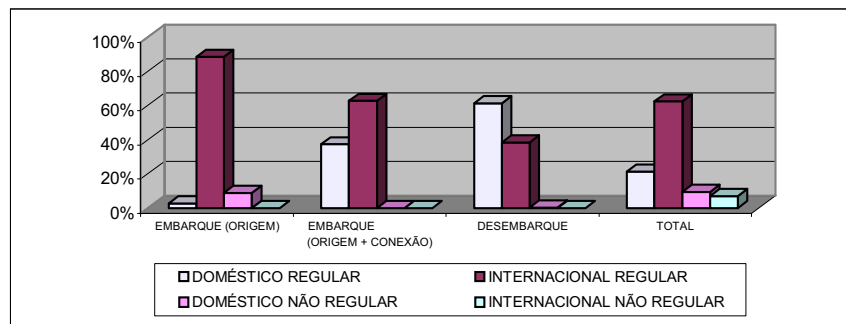
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	288	100	446	545	853
	Total	288	100	446	545	853
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	703	80	1.090	1.331	2.081
	Embarque (Origem + Conexão)	869	98	1.347	1.646	2.573
	Desembarque	14	2	22	27	41
	Total	883	100	1.369	1.673	2.614
Internacional Regular	Embarque (Origem)	1.721	67	2.668	3.259	5.095
	Embarque (Origem + Conexão)	2.299	89	3.563	4.353	6.806
	Desembarque	276	11	428	523	817
	Total	2.575	100	3.991	4.876	7.623
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	384	100	595	727	1.137
	Total	384	100	595	727	1.137
Total Geral	Embarque (Origem)	2.424	59	3.758	4.590	7.176
	Embarque (Origem + Conexão)	3.168	77	4.910	5.999	9.379
	Desembarque	962	23	1.491	1.822	2.848
	Total	4.130	100	6.401	7.821	12.227

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2.358			3.051			3.100			4.130	
2010	3.188	3.655	4.122	4.125	4.729	5.333	4.191	4.805	5.419	5.584	6.402	7.219
2015	3.861	4.465	5.069	4.995	5.777	6.559	5.076	5.870	6.665	6.762	7.820	8.879
2025	5.949	6.981	8.013	7.697	9.033	10.368	7.821	9.178	10.535	10.419	12.227	14.035

Identificado o período entre 22:00h e 22:59h do dia 09/07 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	703	80	1.090	1.331	2.081
	Embarque (Origem + Conexão)	869	98	1.347	1.646	2.573
	Desembarque	14	2	22	27	41
	Total	883	100	1.369	1.673	2.614
Internacional Regular	Embarque (Origem)	1.721	67	2.668	3.259	5.095
	Embarque (Origem + Conexão)	2.299	89	3.563	4.353	6.806
	Desembarque	276	11	428	523	817
	Total	2.575	100	3.991	4.876	7.623
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	384	100	595	727	1.137
	Total	384	100	595	727	1.137
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	288	100	446	545	853
	Total	288	100	446	545	853
Total Geral	Embarque (Origem)	2.424	59	3.758	4.590	7.176
	Embarque (Origem + Conexão)	3.168	77	4.910	5.999	9.379
	Desembarque	962	23	1.491	1.822	2.848
	Total	4.130	100	6.401	7.821	12.227

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

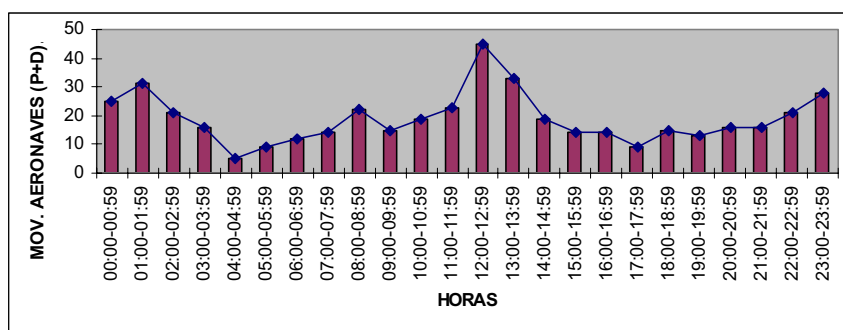
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			29			28			42
Asa Rotativa			2			1			3
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	12/7	23:00-23:59	31	14/7	13:00-13:59	29	22/9	12:00-12:59	45

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	16%	–	–	14%	53%	12%	5%	–	133
2010	10%	2%	2%	12%	55%	13%	6%	–	137
2015	7%	2%	2%	10%	57%	14%	8%	–	147
2025	6%	2%	2%	7%	59%	15%	9%	–	152

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		29			28			42	
2010	31	37	45	30	36	43	45	54	65
2015	37	45	54	36	44	53	54	66	79
2025	55	67	82	53	65	79	79	97	119

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			1			3	
2010	2	3	3	1	1	2	3	4	5
2015	3	3	4	1	2	2	4	5	6
2025	4	5	6	2	2	3	6	7	8

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

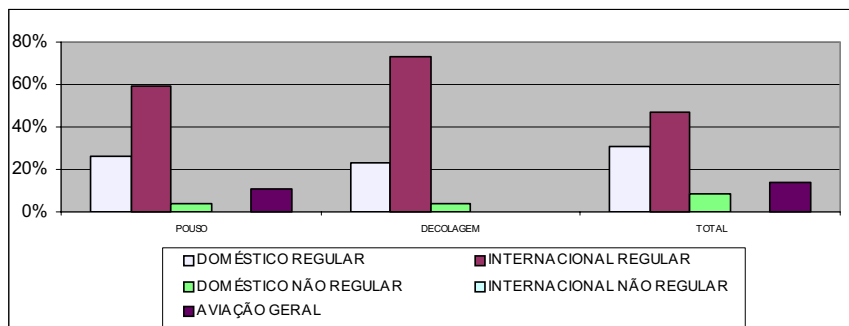
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			7			6			11
Não Regular			1			1			3
Aviação Geral			3			–			5
Internacional									
Regular			16			19			17
Não Regular			–			–			0
Total Aeronaves de Passageiros			27			26			36
Aeronaves Cargueiras			2			–			2
Aeronaves Militares			–			–			2
Total Geral	11/8	23:00-23:59	29	31/8	01:00-01:59	26	17/12	12:00-12:59	40

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

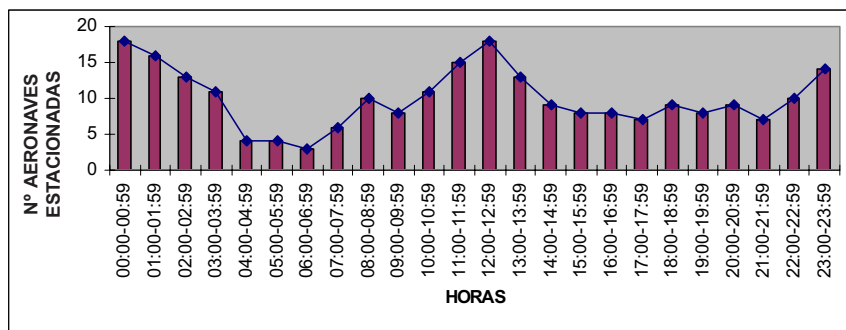
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (12:00 - 12:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A109															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
A332															
A346															
AJ25															
B407 MIL															
B407 MIL															
B721 CRG															
B721 CRG															
B732															
B733															
B733															
B733															
B733															
B735															
B737															
B737															
B738															
B744															
B744															
B752															
B752															
B762															
B762															
B763															
B764															
B772															
B772															
B772															
C525															
E120															
MD11															
MD11															
MD11															
PA34															
Total	26	24	25	24	23	22	22	21	21	20	19	19	16	15	15

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	1%	–	–	4%	40%	24%	32%	–	218
2010	1%	–	–	3%	37%	28%	31%	–	220
2015	1%	–	–	2%	31%	33%	28%	5%	234
2025	1%	–	–	1%	26%	38%	24%	10%	245

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		27			26			36	
2010	30	37	44	29	35	42	41	48	58
2015	35	43	52	34	41	50	47	57	69
2025	52	63	77	50	61	75	69	84	103

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	18	3	3	5
	Decolagem	9	82	12	14	21
	Total	11	100	15	17	26
Internacional Regular	Pouso	9	53	12	14	21
	Decolagem	8	47	11	13	19
	Total	17	100	23	27	40
Doméstico Não Regular	Pouso	1	33	1	2	2
	Decolagem	2	67	3	3	5
	Total	3	100	4	5	7
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	1	20	1	2	2
	Decolagem	4	80	5	6	9
	Total	5	100	7	8	11
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	13	36	17	21	30
	Decolagem	23	64	31	36	54
	Total	36	100	48	57	84
Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	50	1	2	2
	Decolagem	1	50	1	2	2
	Total	2	100	2	4	4
Aeronaves Militares	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	2	100	3	3	5
	Total	2	100	3	3	5
Total Geral	Pouso	14	35	18	23	32
	Decolagem	26	65	35	41	61
	Total	40	100	53	64	93

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	6	6	8	10	7	10	13	10	12	14
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	2	3	3	6	5	7	10	10	14	18
Faixa 5	16	17	19	21	18	20	22	23	28	34
Faixa 6	6	8	10	12	9	11	13	14	16	19
Faixa 7	6	7	8	9	8	9	11	10	12	16
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	2	2	2
Total (*)	36	41	48	58	47	57	69	69	84	103

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	4	4	5	6	4	4	7	5	6	7
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	1	2	2	3	3	4	5	5	7	9
Faixa 5	10	10	11	12	11	12	13	12	15	18
Faixa 6	2	4	5	6	5	6	7	7	8	10
Faixa 7	6	6	6	7	6	7	7	7	7	8
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	1	1	1
Total (*)	23	26	29	34	29	33	39	37	44	53

- Não opera no aeroporto.
(*) Não inclui aeronaves cargueiras e militares

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para decolagem e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de pouso.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			3			3			3
Não Regular			3			8			8
Internacional									
Regular			1			—			—
Não Regular			—			—			—
Total Aeronaves Cargueiras			7			11			11
Total Aeronaves de Passageiros			13			4			10
Aeronaves Militares			—			—			—
Total Geral	11/2	02:00-02:59	20	4/5	07:00-07:59	15	4/5	07:00-07:59	21

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (07:00 - 07:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AT43 CRG															
B703 CRG															
B703 CRG															
B721 CRG															
B721 CRG															
B722 CRG															
B722 CRG															
B732 CRG															
B737															
B744															
B772															
B772															
C208															
DC10 CRG															
DC86 CRG															
DC87 CRG															
E110															
FK10															
FK10															
MD11															
SC7															
Total	15	13	12	11	10	11	11	9	9	8	7	6	6	7	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	52%	40%	8%	–
2010	–	–	46%	42%	12%	–
2015	–	–	40%	45%	15%	–
2025	–	–	35%	47%	18%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		7			11			11	
2010	8	9	11	12	15	18	12	15	18
2015	9	11	14	14	18	22	14	18	22
2025	13	16	19	20	25	30	20	25	30

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	3	100	4	5	7
	Total	3	100	4	5	7
Doméstico Não Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	8	100	11	13	18
	Total	8	100	11	13	18
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	11	100	15	18	25
	Total	11	100	15	18	25
Aeronaves de Passageiros	Pouso	6	60	8	10	13
	Decolagem	4	40	5	6	9
	Total	10	100	13	16	22
Total Geral	Pouso	6	29	8	10	13
	Decolagem	15	71	20	24	34
	Total	21	100	28	34	47

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	6	6	8	9	7	8	10	9	11	13
Faixa FC4	4	4	6	7	5	7	8	8	10	12
Faixa FC5	1	2	2	2	2	3	4	3	4	5
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	11	12	15	18	14	18	22	20	25	30

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	6	6	6	6	6	7	7	7	7	8
Faixa FC4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	6
Faixa FC5	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	11	12	12	13	12	14	14	14	14	17

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Internacional de Viracopos/Campinas

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Viracopos, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	714.994	594.925	700.494	790.598
Internacional Regular	48	130	2.164	15.469
Doméstico Não Regular	71.882	59.516	13.054	7.251
Internacional Não Regular	154	197	93	118
Aviação Geral	83	-	1.557	3.163
Total Geral	787.161	654.768	717.362	816.599
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	25.005	15.031	14.185	14.043
Internacional Regular	-	-	92	858
Doméstico Não Regular	4.268	1.940	1.087	1.155
Internacional Não Regular	20	64	12	34
Aviação Geral	4.244	3.660	3.471	3.930
Total	33.537	20.695	18.847	20.020
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	32	85	56	92
Internacional Regular	3.961	3.937	4.173	4.064
Doméstico Não Regular	293	274	110	41
Internacional Não Regular	1.300	896	1.390	1.363
Total	5.586	5.192	5.729	5.560
Total Geral	38.123	25.887	24.576	25.580
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	2.905.090	1.916.350	2.719.940	1.766.497
Internacional Regular	137.919.800	143.457.510	206.035.960	140.800.688
Doméstico Não Regular	17.966.680	7.653.470	3.837.830	1.550.737
Internacional Não Regular	170	-	-	28.292.224
Total Geral	158.791.740	153.027.330	212.593.730	172.410.146
Rede TECA	137.702.000	144.659.000	211.329.000	192.427.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	919.672	1.099.768	1.315.131	1.302.107	1.557.207	1.862.284	2.603.366	3.113.430	3.723.428
Internacional Regular	164.884	187.766	210.627	221.934	254.256	286.546	361.676	424.740	487.739
Doméstico Não Regular	89.896	127.958	165.920	127.496	180.056	232.753	249.281	325.458	402.708
Internacional Não Regular	1.506	2.232	2.967	2.285	3.408	4.545	4.621	7.105	9.624
Aviação Geral	1.714	2.482	3.596	2.496	3.868	5.993	4.568	8.123	14.444
Total Geral	1.177.672	1.420.106	1.698.241	1.656.318	1.998.795	2.392.121	3.223.512	3.878.856	4.637.943
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	17.030	20.366	24.354	21.669	25.914	30.991	38.369	45.886	54.877
Internacional Regular	4.078	4.644	5.210	4.660	5.339	6.017	5.915	6.946	7.976
Doméstico Não Regular	1.997	2.841	3.687	2.499	3.530	4.563	4.020	5.249	6.495
Internacional Não Regular	1.491	2.209	2.938	1.889	2.816	3.756	2.801	4.306	5.832
Aviação Geral	3.571	5.172	7.491	4.380	6.786	10.515	5.933	10.550	18.759
Total	28.167	35.232	43.680	35.097	44.385	55.842	57.038	72.973	93.939
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	67	80	96	85	102	122	151	181	216
Internacional Regular	4.722	5.377	6.032	5.971	6.799	7.663	10.363	12.170	13.976
Doméstico Não Regular	202	287	373	252	357	461	406	531	657
Internacional Não Regular	1.477	2.189	2.910	1.871	2.790	3.722	2.775	4.266	5.778
Total	6.468	7.933	9.411	8.179	10.048	11.968	13.695	17.148	20.627
Total Geral	34.635	43.165	53.091	43.276	54.433	67.810	70.733	90.085	114.566
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	3.181.761	4.397.730	6.078.405	4.347.875	6.364.474	9.316.396	8.172.831	13.656.564	22.819.724
Internacional Regular	254.939.390	328.670.759	423.726.078	360.923.825	465.317.144	599.905.103	716.831.845	924.193.909	1.191.540.789
Doméstico Não Regular	19.587.685	25.342.667	31.101.832	26.870.679	35.947.078	45.030.827	45.848.557	65.392.475	84.962.293
Internacional Não Regular	13.734	21.625	33.358	17.619	30.051	48.577	20.994	47.708	96.112
Total Geral	277.722.570	358.432.781	460.939.673	392.159.988	507.658.747	654.300.903	770.874.227	1.003.290.656	1.299.418.918
Rede TECA	222.068.704	339.339.362	483.068.392	286.805.027	488.697.949	742.101.414	438.864.946	899.341.102	1.566.912.589

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	3,41	6,82	7,20	7,17
Internacional Regular	585,60	64,75	6,25	5,27
Doméstico Não Regular	-53,45	77,53	7,09	6,10
Internacional Não Regular	-8,49	80,04	8,83	7,62
Aviação Geral	236,52	-4,73	9,28	7,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-17,50	7,72	4,94	5,88
Internacional Regular	–	40,18	2,83	2,67
Doméstico Não Regular	-35,32	19,72	4,44	4,05
Internacional Não Regular	19,35	130,43	4,98	4,34
Aviação Geral	-2,53	5,65	5,58	4,51
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	42,19	-2,76	4,98	5,90
Internacional Regular	0,86	5,76	4,80	5,99
Doméstico Não Regular	-48,08	47,58	4,46	4,05
Internacional Não Regular	1,59	9,94	4,97	4,34
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-15,28	20,01	7,67	7,93
Internacional Regular	0,69	18,48	7,20	7,10
Doméstico Não Regular	-55,81	74,85	7,24	6,17
Internacional Não Regular	5.400,55	-76,20	6,80	4,73
Rede TECA	11,80	12,01	7,57	6,29

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	1%	15%	22%	62%	–	–	–	117	0,42
2005*	–	1%	1%	24%	74%	–	–	–	128	0,41
2010	–	1%	10%	14%	75%	–	–	–	120	0,45
2015	–	1%	7%	10%	77%	5%	–	–	128	0,47
2025	–	1%	4%	6%	79%	10%	–	–	136	0,50

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	1%	15%	22%	62%	–	–	–	117	0,20
2005*	–	–	–	–	36%	41%	23%	–	195	0,09
2010	–	–	5%	20%	60%	15%	–	–	135	0,30
2015	–	–	5%	17%	55%	18%	5%	–	149	0,32
2025	–	–	5%	15%	45%	22%	8%	5%	175	0,35

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Viracopos, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	8/8	08:00-08:59	311	3/3	08:00-08:59	314	2/3	21:00-21:59	402	16/3	08:00-08:59	474
Não Regular	7/1	22:00-22:59	148	13/1	14:00-14:59	159	26/5	17:00-17:59	149	10/1	06:00-06:59	162
Internacional												
Regular	1/7	20:00-20:59	162	1/7	20:00-20:59	162	13/6	08:00-08:59	200	1/7	20:00-20:59	251
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	8/8	08:00-08:59	311	7/5	11:00-11:59	316	19/4	21:00-21:59	426	16/3	08:00-08:59	573

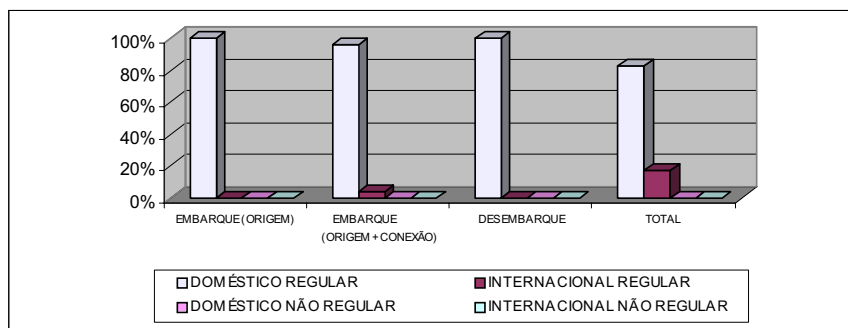
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 97% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Viracopos. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		311			314			402			474	
2010	344	411	491	347	415	496	444	531	635	524	626	749
2015	448	535	640	452	541	646	579	692	828	682	816	976
2025	761	910	1.088	768	919	1.099	983	1.176	1.407	1.160	1.387	1.658

Identificado o período entre 08:00h e 08:59h do dia 16/03 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

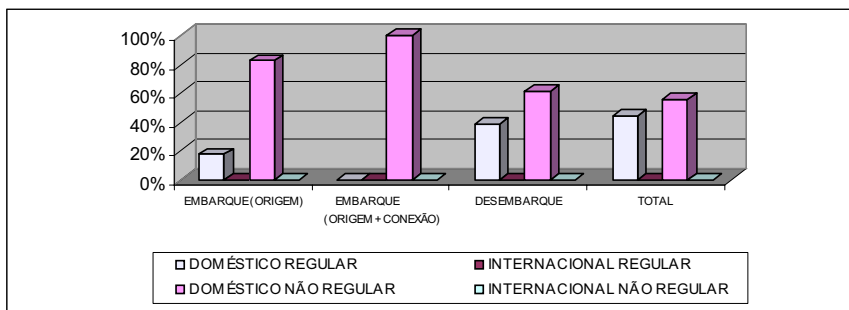
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	433	91	572	745	1.267
	Embarque (Origem + Conexão)	433	91	572	745	1.267
	Desembarque	41	9	54	71	120
	Total	474	100	626	816	1.387
Internacional Regular	Embarque (Origem)	30	30	40	52	88
	Embarque (Origem + Conexão)	30	30	40	52	88
	Desembarque	69	70	91	119	202
	Total	99	100	131	171	290
Total Geral	Embarque (Origem)	463	81	612	797	1.355
	Embarque (Origem + Conexão)	463	81	612	797	1.355
	Desembarque	110	19	145	190	322
	Total	573	100	757	987	1.677

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Viracopos. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		148			159			149			162	
2010	164	196	234	176	210	251	165	197	235	179	214	256
2015	213	255	305	229	274	327	214	257	307	233	279	334
2025	362	433	518	389	465	556	364	436	521	396	474	567

Identificado o período entre 06:00h e 06:59h do dia 10/01 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

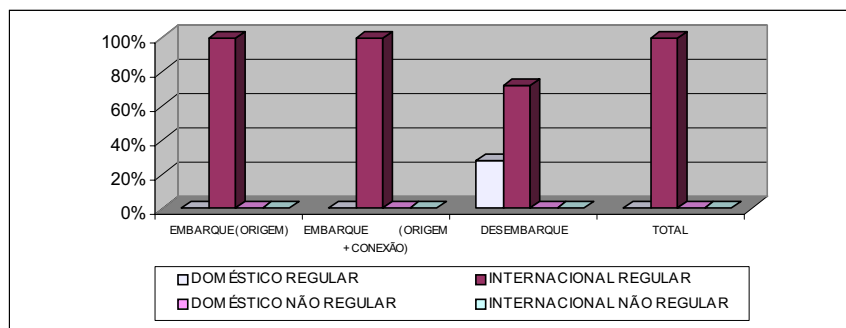
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	162	100	214	279	474
	Total	162	100	214	279	474
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	130	100	172	224	380
	Embarque (Origem + Conexão)	130	100	172	224	380
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	130		172	224	380
Total Geral	Embarque (Origem)	130	45	172	224	380
	Embarque (Origem + Conexão)	130	45	172	224	380
	Desembarque	162	55	214	279	474
	Total	292	100	386	503	854

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 2% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Viracopos. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		162			162			200			251	
2010	179	214	256	179	214	256	221	264	316	277	332	397
2015	233	279	334	233	279	334	288	344	412	361	432	517
2025	396	474	567	396	474	567	489	585	700	614	734	878

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 01/07 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

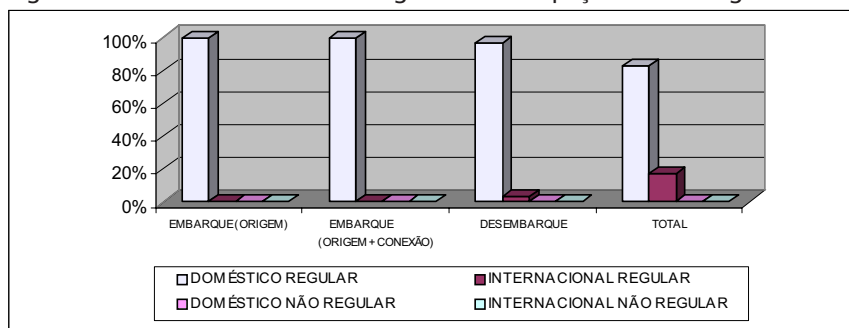
Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	162	65	214	279	474
	Embarque (Origem + Conexão)	162	65	214	279	474
	Desembarque	89	35	118	153	260
	Total	251	100	332	432	734
Total Geral	Embarque (Origem)	162	65	214	279	474
	Embarque (Origem + Conexão)	162	65	214	279	474
	Desembarque	89	35	118	153	260
	Total	251	100	332	432	734

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 4 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		311			316			426			573	
2010	366	450	535	372	458	543	501	617	732	616	757	899
2015	479	587	694	487	596	705	657	803	950	806	986	1.167
2025	832	997	1.162	845	1.013	1.180	1.140	1.365	1.591	1.399	1.677	1.954

Identificado o período entre 22:00h e 22:59h do dia 09/07 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	433	91	572	745	1.267
	Embarque (Origem + Conexão)	433	91	572	745	1.267
	Desembarque	41	9	54	71	120
	Total	474	100	626	816	1.387
Internacional Regular	Embarque (Origem)	30	30	40	52	88
	Embarque (Origem + Conexão)	30	30	40	52	88
	Desembarque	69	70	91	118	202
	Total	99	100	131	170	290
Total Geral	Embarque (Origem)	463	81	612	797	1.355
	Embarque (Origem + Conexão)	463	81	612	797	1.355
	Desembarque	110	19	145	189	322
	Total	573	100	757	986	1.677

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 15 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Viracopos, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

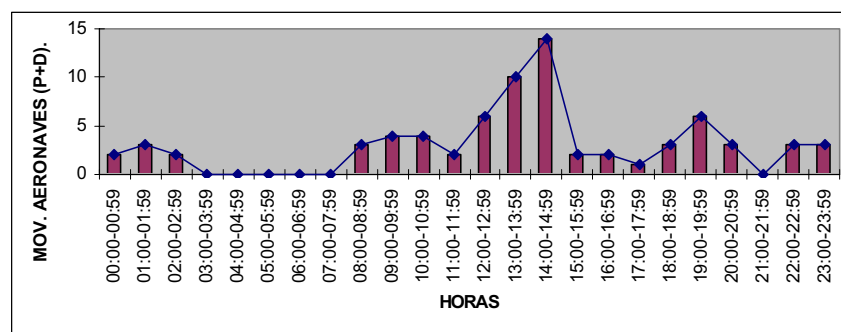
Quadro 15 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			10			11			13
Asa Rotativa			–			1			1
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	1/7	11:00-11:59	10	26/11	14:00-14:59	12	26/11	14:00-14:59	14

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 5 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 16 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 16 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	31%	–	–	8%	61%	–	–	–	102
2010	20%	–	5%	7%	66%	2%	–	–	106
2015	17%	–	5%	5%	69%	4%	–	–	111
2025	13%	–	5%	3%	72%	7%	–	–	119

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 17 e 18 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 19, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 17 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		10			11			13	
2010	12	15	19	13	17	21	16	20	24
2015	15	19	24	17	21	26	20	25	31
2025	22	29	36	25	31	40	29	37	47

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			1			1	
2010	–	–	–	1	2	2	1	2	2
2015	–	–	–	2	2	2	2	2	2
2025	–	–	–	2	3	4	2	3	4

- Não opera no aeroporto

Quadro 19 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Viracopos, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

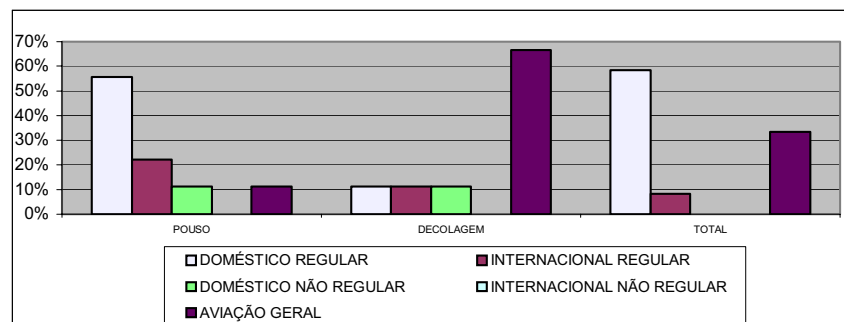
Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			5			1			7
Não Regular			1			1			–
Aviação Geral			1			6			4
Internacional									
Regular			2			1			1
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			9			9			12
Aeronaves Cargueiras			1			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	1/7	11:00-11:59	10	20/5	09:00-09:59	9	9/4	00:00-00:59	12

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

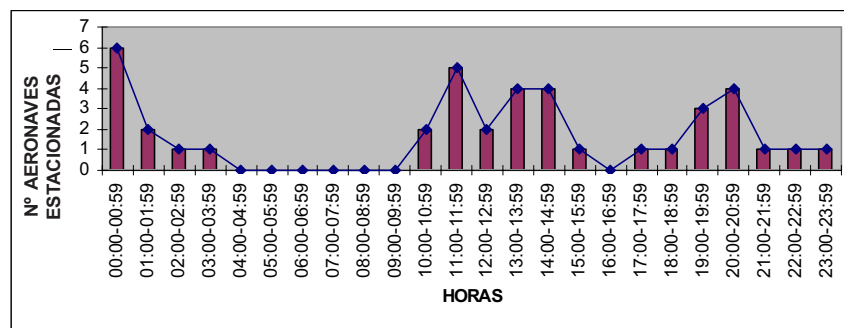
Figura 6 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 7 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 7 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (00:00 - 00:59)															
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59	
A320																
B733																
B737																
B737																
B737																
B738																
B772																
BE55																
FK10																
PAYE																
PRM1																
Total	6	4	5	4	5	6	7	8	7	7	6	6	6	6	6	

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 21).

Quadro 21 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	—	—	8%	70%	20%	—	—	145
2010	2%	—	3%	5%	65%	25%	—	—	147
2015	2%	—	3%	3%	60%	28%	4%	—	158
2025	2%	—	3%	2%	52%	30%	6%	5%	180

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 22 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		9			9			12	
2010	11	13	17	11	13	17	14	17	22
2015	13	17	21	13	17	21	18	23	28
2025	20	26	33	20	26	33	27	35	45

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 6, são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	5	71	7	9	14
	Decolagem	2	29	3	4	6
	Total	7	100	10	13	20
Internacional Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	1	2	3
	Total	1	100	1	2	3
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	1	25	2	2	3
	Decolagem	3	75	4	6	9
	Total	4	100	6	8	12
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	6	50	9	11	17
	Decolagem	6	50	8	12	18
	Total	12	100	17	23	35
Total Geral	Pouso	6	50	9	11	17
	Decolagem	6	50	8	12	18
	Total	12	100	17	23	35

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 24 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	4	4	5	6	5	6	7	7	8	10
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	1	2	3	1	2	3	3	5	7
Faixa 4	1	1	2	3	2	3	4	3	5	7
Faixa 5	6	7	7	8	8	9	10	10	12	14
Faixa 6	1	1	1	2	1	2	2	2	2	4
Faixa 7	–	–	–	–	1	1	2	2	2	2
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	1	1
Total	12	14	17	22	18	23	28	27	35	45

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 24, é mostrado a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	2	3	3	3	3	4	4	4	5
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	1	1	2	1	1	2	2	3	4
Faixa 4	1	1	1	2	1	2	2	2	3	4
Faixa 5	5	5	6	6	6	7	7	7	8	9
Faixa 6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 7	–	–	–	–	1	1	1	1	1	1
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	1	1
Total	8	10	12	14	13	15	17	17	21	26

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 26 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Viracopos, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 26 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Internacional									
Regular			3			2			4
Não Regular			–			1			–
Total Aeronaves Cargueiras			3			3			4
Total Aeronaves de Passageiros			1			–			3
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	15/2	00:00-00:59	4	15/2	03:00-03:59	3	14/7	19:00-19:59	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (19:00 - 19:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
B737															
B763 (CRG)															
C172															
DC10(CRG)															
DC10(CRG)															
MD11(CRG)															
Total	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	3	3	3	3	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 27).

Quadro 27 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	–	75%	25%	–
2010	–	–	–	73%	27%	–
2015	–	–	–	70%	30%	–
2025	–	–	–	65%	35%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 28 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 28 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		3			3			4	
2010	3	4	5	3	4	5	4	6	6
2015	4	5	6	4	5	6	5	6	7
2025	5	7	8	5	7	8	7	10	11

A partir das projeções médias constantes no Quadro 28 são apresentadas no Quadro 29, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 29 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Pouso	2	50	3	3	5
	Decolagem	2	50	3	3	5
	Total	4	100	6	6	10
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	2	50	3	3	5
	Decolagem	2	50	3	3	5
	Total	4	100	6	6	10
Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	33	1	2	2
	Decolagem	2	67	3	3	4
	Total	3	100	4	5	6
Total Geral	Pouso	3	43	4	5	7
	Decolagem	4	57	6	6	9
	Total	7	100	10	11	16

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 30 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 30 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa
- Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC4	3	3	5	5	4	5	5	5	7	7
Faixa FC5	1	1	1	1	1	1	2	2	3	4
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	4	4	6	6	5	6	7	7	10	11

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 30, é mostrado, a seguir, no Quadro 31, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 31 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC4	2	2	3	3	3	4	4	3	4	5
Faixa FC5	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	3	3	4	4	4	5	6	5	6	7

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Campo de Marte

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Campo de Marte, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	12.614	13.448	8.170	6.266
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	180.760	149.938	154.050	160.628
Total Geral	193.374	163.386	162.220	166.894
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	6.307	6.724	4.085	3.133
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	90.380	74.969	77.025	80.314
Total	96.687	81.693	81.110	83.447
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	96.687	81.693	81.110	83.447
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	14.177	20.163	26.166	20.106	28.395	36.706	39.312	51.326	63.508
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	176.794	250.862	355.959	231.701	346.628	518.562	390.185	662.540	1.125.004
Total Geral	190.971	271.025	382.125	251.807	375.023	555.268	429.497	713.866	1.188.512
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	4.430	6.301	8.177	5.745	8.113	10.487	9.360	12.220	15.121
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	84.188	119.458	169.504	92.680	138.651	207.425	130.062	220.847	375.001
Total	88.618	125.759	177.681	98.425	146.764	217.912	139.422	233.067	390.122
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	88.618	125.759	177.681	98.425	146.764	217.912	139.422	233.067	390.122
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-20.80	26.33	7.09	6.10
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	-3.86	9.33	6.68	6.69
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-20.80	15.00	5.19	4.18
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	-3.86	8.26	3.02	4.77
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005*	7%	59%	-	-	34%	-	-	-	26	0,08
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Campo de Marte, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico total do aeroporto no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	55
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	***	***	***	***	***	***	***	***	55

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
 - Não operou no aeroporto
 *** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		***			***			55	
2010	***	***	***	***	***	***	57	80	113
2015	***	***	***	***	***	***	67	100	148
2025	***	***	***	***	***	***	92	152	254

*** Dado não disponível

São apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	***	***	***	***	***
	Desembarque	***	***	***	***	***
	Total	55	100	80	100	152
Total Geral	Embarque	***	***	***	***	***
	Desembarque	***	***	***	***	***
	Total	55	100	80	100	152

*** Dado não disponível

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Campo de Marte, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			12			11			12
Asa Rotativa			15			20			20
Toque Arremetida			—			—			52
Total Geral	15/5	20:00-20:59	27	11/11	13:00-13:59	31	19/3	14:00-14:59	84*

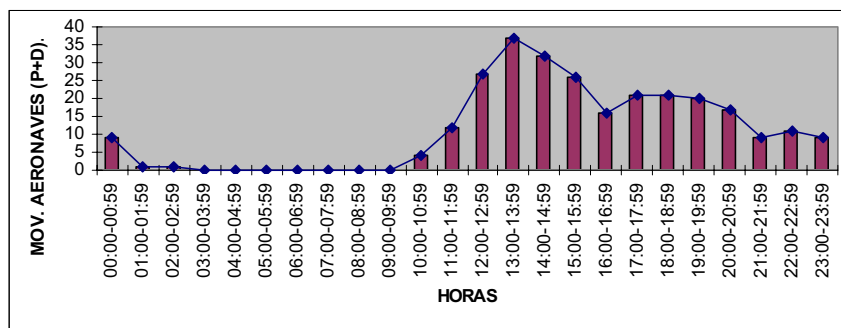
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

* Inclui toque-arremetida

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2015	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2025	100%	—	—	—	—	—	—	—	15

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			11			12	
2010	12	17	24	11	16	22	12	17	24
2015	13	20	30	12	18	27	13	20	30
2025	17	29	48	16	26	44	17	29	48

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		15			20			20	
2010	15	21	30	20	29	40	20	29	40
2015	17	25	37	22	33	50	22	33	50
2025	21	36	60	29	48	80	29	48	80

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			52	
2010	–	–	–	–	–	–	52	74	105
2015	–	–	–	–	–	–	58	87	129
2025	–	–	–	–	–	–	74	124	208

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Campo de Marte, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

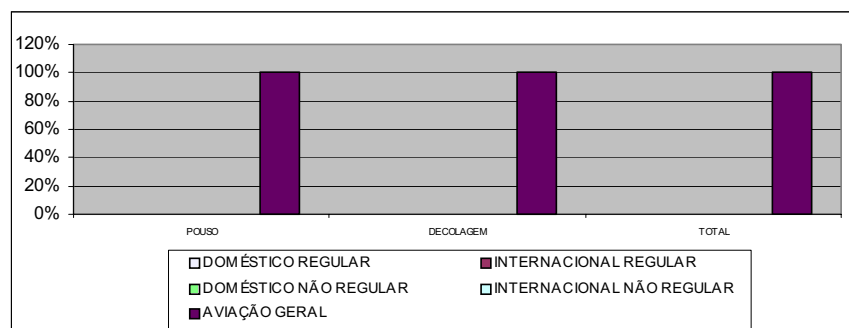
Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			26			29			52
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			26			29			52
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			1			2
Total Geral	11/11	14:00-14:59	27	20/4	18:00-18:59	30	11/11	13:00-13:59	54

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

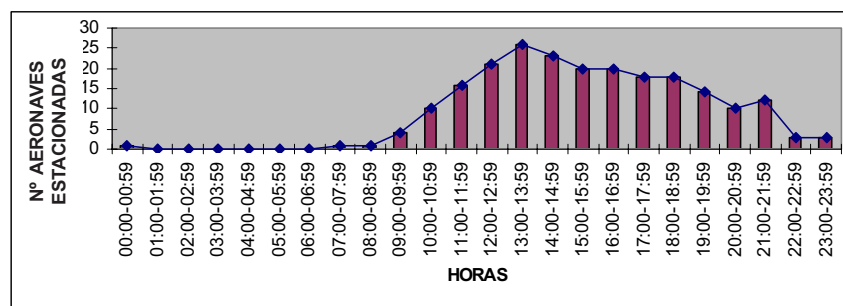
Figura 2 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

[illegible]

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2015	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2025	100%	–	–	–	–	–	–	–	15

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		26			29			52	
2010	27	38	53	30	42	59	53	75	106
2015	29	44	65	33	49	73	59	88	130
2025	38	63	105	42	70	117	75	126	210

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	21	40	30	36	51
	Decolagem	31	60	45	52	75
	Total	52	100	75	88	126
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	21	40	30	36	51
	Decolagem	31	60	45	52	75
	Total	52	100	75	88	126
Aeronaves Militares	Pouso	2	100	3	3	5
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	3	3	5
Total Geral	Pouso	23	43	33	39	56
	Decolagem	31	57	45	52	75
	Total	54	100	78	91	131

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	52	53	75	106	59	88	130	75	126	210
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	52	53	75	106	59	88	130	75	126	210

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	29	30	42	59	33	49	73	42	70	117
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	29	30	42	59	33	49	73	42	70	117

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Internacional Ponta Porã

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Ponta Porã, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	–	–	925
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	270	155	169	190
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	1.772	1.988	1.676	1.981
Total Geral	2.042	2.143	1.845	3.096
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	228
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	136	85	78	84
Internacional Não Regular	–	–	–	2
Aviação Geral	1.227	1.271	1.058	1.211
Total	1.363	1.356	1.136	1.525
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	1.363	1.356	1.136	1.525
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	–	–	–	40
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	–	–	–	40
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG.
- Não operou no aeroporto.

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	1.430	1.725	2.083	2.058	2.484	2.998	4.251	5.131	6.193
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	228	335	445	342	498	660	744	996	1.257
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	2.197	3.268	4.863	3.075	4.858	7.675	5.891	10.746	19.602
Total Geral	3.855	5.328	7.391	5.475	7.840	11.333	10.886	16.873	27.052
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	101	122	147	129	156	188	231	279	337
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	93	136	181	115	169	223	191	255	322
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	1.187	1.766	2.628	1.464	2.313	3.654	1.997	3.643	6.644
Total	1.381	2.024	2.956	1.708	2.638	4.065	2.419	4.177	7.303
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	1.381	2.024	2.956	1.708	2.638	4.065	2.419	4.177	7.303
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	5.117	7.019	9.627	6.908	10.021	14.538	12.670	20.916	34.529
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	5.117	7.019	9.627	6.908	10.021	14.538	12.670	20.916	34.529
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-	13,27	7,57	7,52
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-11,05	12,01	8,25	7,18
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	3,79	10,53	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-11,76	5,04	5,99
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-14,84	10,12	4,44	4,20
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	-0,44	7,84	5,54	4,65
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-	181,09	7,38	7,64
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005*	-	42%	58%	-	-	-	-	-	38	0,09
2010	5%	10%	75%	10%	-	-	-	-	47	0,30
2015	5%	10%	70%	15%	-	-	-	-	50	0,32
2025	5%	10%	65%	20%	-	-	-	-	53	0,35

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular.

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular.

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Ponta Porã, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

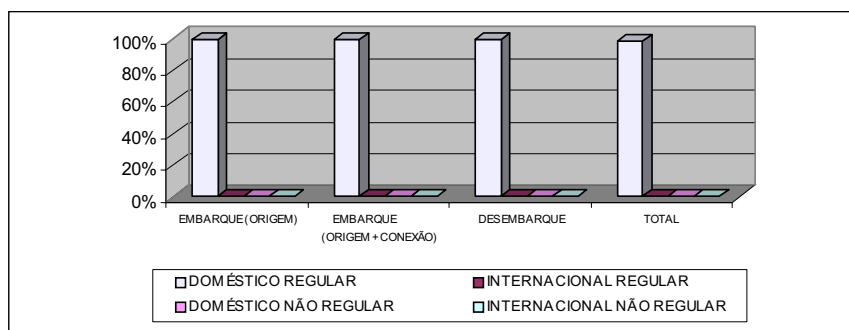
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	23/6	10:00-10:59	12	23/6	10:00-10:59	12	16/7	00:00-00:59	11	28/9	23:00-23:59	14
Não Regular	27/5	12:00-12:59	8	27/5	12:00-12:59	8	17/2	08:00-08:59	7	11/12	15:00-15:59	9
Internacional												
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	23/6	10:00-10:59	12	23/6	10:00-10:59	12	16/7	00:00-00:59	11	28/9	23:00-23:59	14

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 30% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Ponta Porã. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			12			11			14	
2010	16	19	23	16	19	23	14	17	21	18	22	27
2015	22	26	31	22	26	31	20	24	29	25	30	37
2025	31	38	45	31	38	45	29	34	42	36	44	53

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 28/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

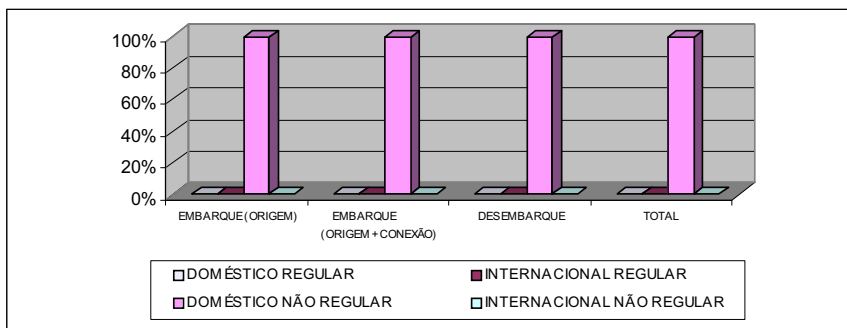
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	8	57	13	17	25
	Embarque (Origem + Conexão)	8	57	13	17	25
	Desembarque	6	43	9	13	19
	Total	14	100	22	30	44
Total Geral	Embarque (Origem)	8	57	13	17	25
	Embarque (Origem + Conexão)	8	57	13	17	25
	Desembarque	6	43	9	13	19
	Total	14	100	22	30	44

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 70% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Ponta Porã. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			8			7			9	
2010	9	13	20	9	13	20	8	12	17	10	15	22
2015	11	18	28	11	18	28	10	16	24	13	20	31
2025	15	27	48	15	27	48	13	24	42	17	30	54

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 11/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

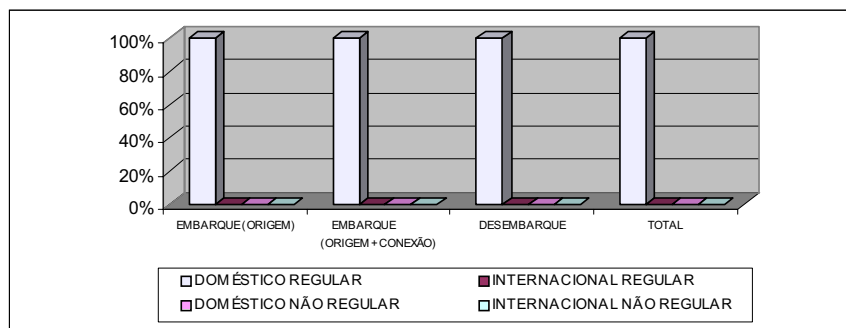
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	3	33	5	7	10
	Embarque (Origem + Conexão)	3	33	5	7	10
	Desembarque	6	67	10	13	20
	Total	9	100	15	20	30
Total Geral	Embarque (Origem)	3	33	5	7	10
	Embarque (Origem + Conexão)	3	33	5	7	10
	Desembarque	6	67	10	13	20
	Total	9	100	15	20	30

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			12			11			14	
2010	16	19	23	16	19	23	14	17	21	18	22	27
2015	22	26	31	22	26	31	20	24	29	25	30	37
2025	31	38	45	31	38	45	29	34	42	36	44	53

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 28/09 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	8	57	13	17	25
	Embarque (Origem + Conexão)	8	57	13	17	25
	Desembarque	6	43	9	13	19
	Total	14	100	22	30	44
Total Geral	Embarque (Origem)	8	57	13	17	25
	Embarque (Origem + Conexão)	8	57	13	17	25
	Desembarque	6	43	9	13	19
	Total	14	100	22	30	44

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Ponta Porã, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

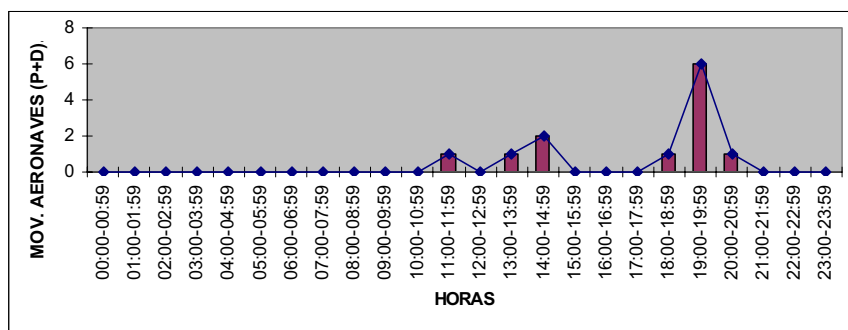
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			4			6			6
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	12/4	16:00-16:59	4	26/5	13:00-13:59	6	13/12	19:00-19:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	80%	15%	5%	–	–	–	–	–	18
2015	70%	20%	10%	–	–	–	–	–	20
2025	60%	25%	15%	–	–	–	–	–	22

- Não opera no aeroporto.
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			6			6	
2010	4	6	9	7	10	14	7	10	14
2015	6	9	14	9	14	21	9	14	21
2025	7	12	21	11	18	32	11	18	32

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto.

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto.

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Ponta Porã, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

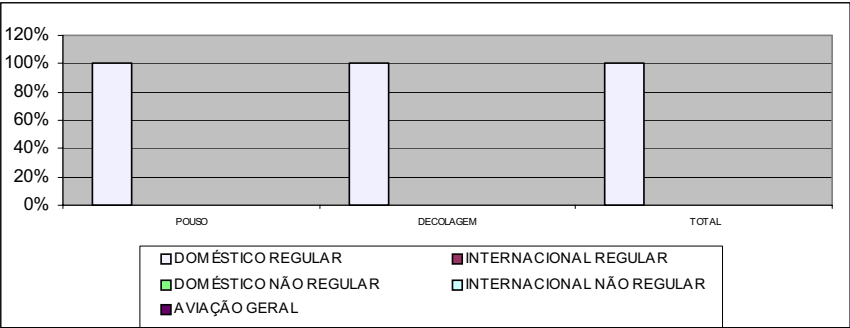
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			2
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			–			–			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			1			1			2
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			1			1
Total Geral	24/6	16:00-16:59	2	17/6	15:00-15:59	2	24/6	16:00-16:59	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

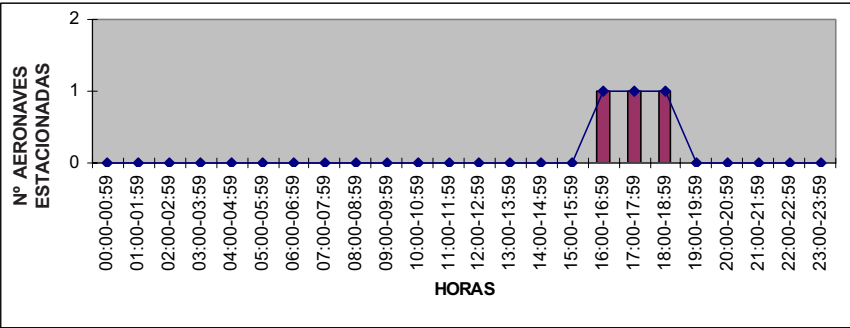
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (16:00 - 16:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
C130 MIL															
E120															
Total	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	8%	92%	–	–	–	–	–	–	28
2010	5%	15%	67%	13%	–	–	–	–	48
2015	5%	15%	60%	20%	–	–	–	–	52
2025	5%	15%	55%	25%	–	–	–	–	54

- Não operou no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			2	
2010	1	2	2	1	2	2	2	4	6
2015	2	2	4	2	2	4	3	6	7
2025	2	4	6	2	4	6	4	8	13

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	2	3	4
	Decolagem	1	50	2	3	4
	Total	2	100	4	6	8
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	50	2	3	4
	Decolagem	1	50	2	3	4
	Total	2	100	4	6	8
Aeronaves Militares	Pouso	1	100	2	2	4
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	2	2	4
Total Geral	Pouso	2	67	4	5	8
	Decolagem	1	33	2	3	4
	Total	3	100	6	8	12

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	1	–	1	1	–	2	2
Faixa 2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3
Faixa 3	–	–	2	2	1	2	2	1	2	4
Faixa 4	–	–	–	1	–	1	2	1	2	4
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	2	4	6	3	6	7	4	8	13

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares.

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	1	–	1	1	–	1	2
Faixa 2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 3	–	–	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 4	–	–	–	1	–	1	1	1	1	2
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	1	1	2	4	2	4	4	3	4	8

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

São José dos Campos

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de São José dos Campos, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	41.545	3.611	–	10.812
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	5.617	10.609	15.194	1.726
Internacional Não Regular	–	–	–	56
Aviação Geral	521	1.303	3.614	32.436
Total Geral	47.683	15.523	18.808	45.030
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	2.708	274	–	1.175
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	3.671	4.407	2.873	916
Internacional Não Regular	172	117	91	11
Aviação Geral	7.057	4.992	6.472	9.847
Total	13.608	9.790	9.436	11.949
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	6	–	–	316
Internacional Não Regular	18	6	8	14
Total	24	6	8	330
Total Geral	13.632	9.796	9.444	12.279
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	23.980	2.900	–	4.052
Internacional Regular	70	–	–	–
Doméstico Não Regular	109.810	98.890	153.250	184.631
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	133.860	101.790	153.250	188.683
Rede TECA	583.000	1.188.000	1.690.000	1.600.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-36,15	33,56	6,74	6,71
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-32,52	73,90	7,09	6,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	296,34	-29,82	8,05	6,69
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-24,29	19,68	0,96	5,22
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-37,04	48,14	4,27	3,93
Internacional Não Regular	-60,01	–	–	–
Aviação Geral	11,74	-0,33	5,58	4,60
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	274,84	-49,87	5,39	3,87
Internacional Não Regular	8,04	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-44,72	82,41	7,36	7,61
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	18,91	3,51	6,87	5,82
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	40,01	11,82	6,46	5,70

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	60%	40%	–	–	–	–	–	38	0,29
2005*	1%	23%	28%	44%	4%	–	–	–	50	0,12
2010	–	25%	65%	10%	–	–	–	–	46	0,35
2015	–	12%	68%	15%	5%	–	–	–	55	0,38
2025	–	5%	70%	17%	8%	–	–	–	61	0,40

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	1%	–	31%	42%	–	–	26%	–	77	0,07
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de São José dos Campos, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico total do aeroporto no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional												
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	20/5	19:00-19:59	31	20/5	19:00-19:59	31	28/10	20:00-20:59	33	11/11	18:00-18:59	43

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não opera no aeroporto

*** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		31			31			33			43	
2010	36	46	57	36	46	57	39	49	61	50	64	79
2015	43	55	68	43	55	68	46	58	73	60	76	95
2025	70	88	109	70	88	109	75	93	116	97	122	151

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 11/11 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque (Origem)	24	56	36	43	68
	Embarque (Origem + Conexão)	26	60	39	46	74
	Desembarque	17	40	25	30	48
	Total	43	100	64	76	122

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de São José dos Campos, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			7			5			9
Asa Rotativa			3			11			2
Toque Arremetida			–			–			25*
Total Geral	15/12	13:00-13:59	10	26/5	16:00-16:59	16	17/11	13:00-13:59	36

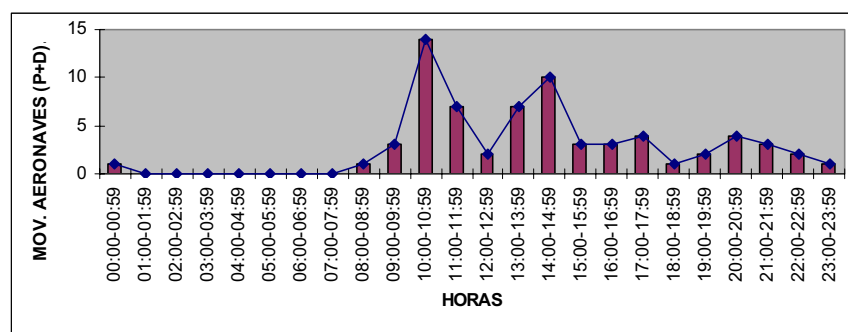
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

* Inclui toque arremetida

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	82%	–	–	18%	–	–	–	–	30
2010	66%	5%	10%	19%	–	–	–	–	35
2015	61%	5%	12%	22%	–	–	–	–	38
2025	55%	5%	15%	25%	–	–	–	–	41

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		7			5			9	
2010	7	10	13	5	7	9	9	13	17
2015	9	12	17	6	9	12	11	16	22
2025	12	18	27	9	13	19	16	23	34

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		3			11			2	
2010	3	4	6	11	15	21	2	3	4
2015	4	5	7	14	19	27	2	3	5
2025	5	8	11	19	28	42	3	5	8

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			25	
2010	–	–	–	–	–	–	26	35	47
2015	–	–	–	–	–	–	31	44	60
2025	–	–	–	–	–	–	44	64	95

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de São José dos Campos, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

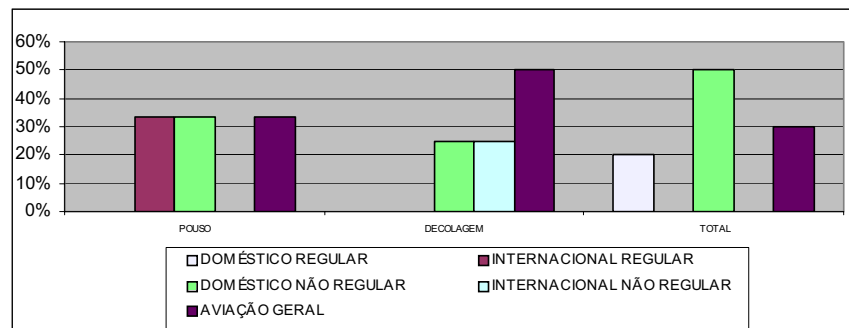
Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			2
Não Regular			1			1			5
Aviação Geral			1			2			3
Internacional									
Regular			1			–			–
Não Regular			–			1			–
Total Aeronaves de Passageiros			3			4			10
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			1			–
Total Geral	15/9	22:00-22:59	3	22/12	14:00-14:59	5	15/12	11:00-11:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

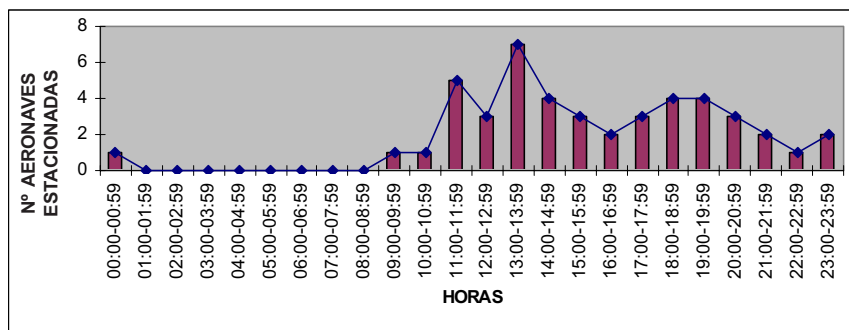
Figura 2 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (11:00 - 11:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
BE9T															
E120															
E190															
E190															
E190															
E190															
PA23															
RH44															
Total	6	6	5	4	5	6	6	6	6	5	5	5	4	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	11%	—	87%	—	—	—	—	85
2010	2%	9%	7%	82%	—	—	—	—	88
2015	2%	7%	9%	70%	12%	—	—	—	92
2025	2%	5%	11%	62%	20%	—	—	—	96

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		3			4			10	
2010	3	4	6	4	6	8	11	15	20
2015	4	5	8	5	7	10	13	18	25
2025	5	7	11	7	10	15	17	25	37

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Doméstico Não Regular	Pouso	1	20	1	2	2
	Decolagem	4	80	6	7	10
	Total	5	100	7	9	12
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	3	100	4	5	7
	Total	3	100	4	5	7
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	20	3	4	5
	Decolagem	8	80	12	14	20
	Total	10	100	15	18	25
Total Geral	Pouso	2	20	3	4	5
	Decolagem	8	80	12	14	20
	Total	10	100	15	18	25

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	3	3	4	5	4	5	7	5	7	10
Faixa 2	2	2	3	4	2	3	4	2	3	5
Faixa 3	—	1	2	3	1	2	4	2	3	6
Faixa 4	5	5	6	8	6	7	8	7	8	12
Faixa 5	—	—	—	—	—	1	2	1	2	4
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	10	11	15	20	13	18	25	17	25	37

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	3	3	3	3	3	3	4	3	4	5
Faixa 2	1	1	2	2	1	2	2	1	2	3
Faixa 3	—	1	1	2	1	1	2	1	2	3
Faixa 4	2	3	3	4	4	4	4	4	5	6
Faixa 5	—	—	—	—	—	1	1	1	1	2
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	6	8	9	11	9	11	13	10	14	19

- Não opera no aeroporto

Internacional de Congonhas São Paulo

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	10.567.477	11.206.085	12.729.290	16.361.209
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.864.549	783.881	806.054	712.134
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	14.389	79.609	75.883	74.285
Total Geral	12.446.415	12.069.575	13.611.227	17.147.628
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	165.819	150.292	150.390	168.298
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	53.501	28.482	26.363	21.136
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	46.911	42.113	41.029	36.946
Total	266.231	220.887	217.782	226.380
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	266.231	220.887	217.782	226.380
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	34.916.820	34.895.900	36.673.560	42.725.578
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	4.082.420	906.640	874.950	518.501
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	38.999.240	35.802.540	37.548.510	43.244.079
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	16.958.939	19.892.241	23.332.901	23.203.985	27.219.238	31.929.297	43.338.601	50.838.419	59.636.092
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.681.806	2.281.454	2.858.791	2.201.389	2.968.054	3.706.679	3.680.232	4.635.823	5.574.412
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	83.715	118.787	168.552	109.714	164.134	245.548	184.759	313.724	532.709
Total Geral	18.724.460	22.292.482	26.360.244	25.515.088	30.351.426	35.881.524	47.203.592	55.787.966	65.743.213
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	199.928	234.509	275.071	255.691	299.936	351.837	456.075	535.000	627.583
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	28.996	39.335	49.289	35.794	48.261	60.271	56.618	71.320	85.760
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	41.857	59.393	84.276	51.752	77.421	115.824	71.061	120.663	204.888
Total	270.781	333.237	408.636	343.237	425.618	527.932	583.754	726.983	918.231
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	270.781	333.237	408.636	343.237	425.618	527.932	583.754	726.724	918.231
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	40.449.429	55.445.625	76.001.500	54.545.792	79.068.057	114.614.847	99.830.086	164.630.397	271.492.980
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.522.111	1.969.317	2.416.848	2.088.055	2.793.361	3.499.237	3.562.781	5.081.492	6.602.215
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	41.971.540	57.414.942	78.418.348	56.633.847	81.861.418	118.114.084	103.392.867	169.711.889	278.095.195
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	13,27	7,57	7,52
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-11,05	12,01	8,25	7,18
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	3,79	10,53	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	-11,76	5,04	5,99
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-14,84	10,12	4,44	4,20
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-0,44	7,84	5,54	4,65
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	–	181,09	7,38	7,64
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	42%	58%	–	–	–	–	–	38	0,09
2010	5%	10%	75%	10%	–	–	–	–	47	0,30
2015	5%	10%	70%	15%	–	–	–	–	50	0,32
2025	5%	10%	65%	20%	–	–	–	–	53	0,35

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular.

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular.

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Ponta Porã, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

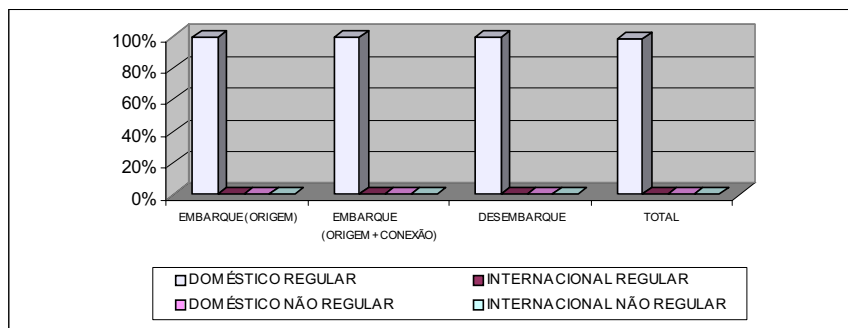
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	23/6	10:00-10:59	12	23/6	10:00-10:59	12	16/7	00:00-00:59	11	28/9	23:00-23:59	14
Não Regular	27/5	12:00-12:59	8	27/5	12:00-12:59	8	17/2	08:00-08:59	7	11/12	15:00-15:59	9
Internacional												
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	23/6	10:00-10:59	12	23/6	10:00-10:59	12	16/7	00:00-00:59	11	28/9	23:00-23:59	14

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 30% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Ponta Porã. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			12			11			14	
2010	16	19	23	16	19	23	14	17	21	18	22	27
2015	22	26	31	22	26	31	20	24	29	25	30	37
2025	31	38	45	31	38	45	29	34	42	36	44	53

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 28/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

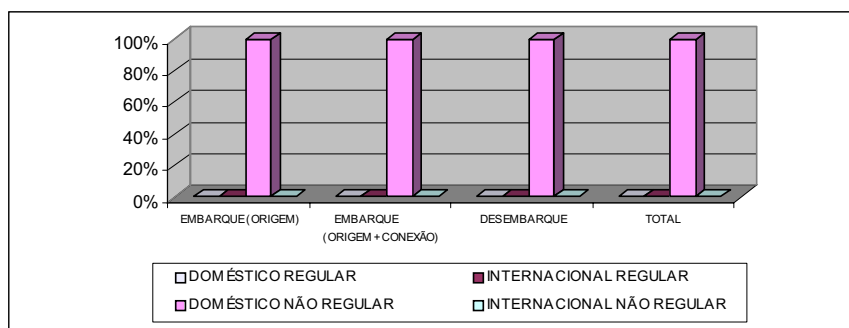
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	8	57	13	17	25
	Embarque (Origem + Conexão)	8	57	13	17	25
	Desembarque	6	43	9	13	19
	Total	14	100	22	30	44
Total Geral	Embarque (Origem)	8	57	13	17	25
	Embarque (Origem + Conexão)	8	57	13	17	25
	Desembarque	6	43	9	13	19
	Total	14	100	22	30	44

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 70% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Ponta Porã. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			8			7			9	
2010	9	13	20	9	13	20	8	12	17	10	15	22
2015	11	18	28	11	18	28	10	16	24	13	20	31
2025	15	27	48	15	27	48	13	24	42	17	30	54

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 11/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

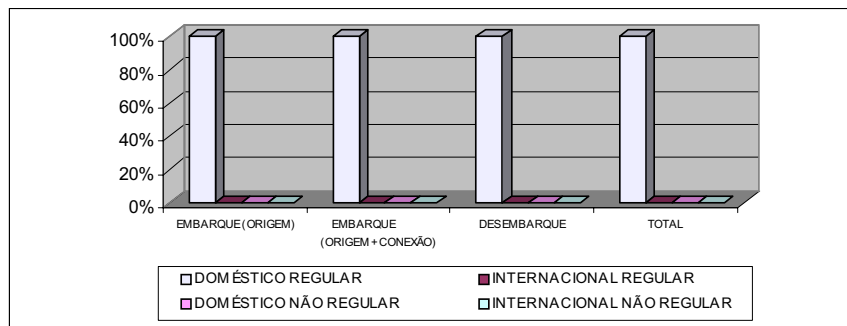
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	3	33	5	7	10
	Embarque (Origem + Conexão)	3	33	5	7	10
	Desembarque	6	67	10	13	20
	Total	9	100	15	20	30
Total Geral	Embarque (Origem)	3	33	5	7	10
	Embarque (Origem + Conexão)	3	33	5	7	10
	Desembarque	6	67	10	13	20
	Total	9	100	15	20	30

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			12			11			14	
2010	16	19	23	16	19	23	14	17	21	18	22	27
2015	22	26	31	22	26	31	20	24	29	25	30	37
2025	31	38	45	31	38	45	29	34	42	36	44	53

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 28/09 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	8	57	13	17	25
	Embarque (Origem + Conexão)	8	57	13	17	25
	Desembarque	6	43	9	13	19
	Total	14	100	22	30	44
Total Geral	Embarque (Origem)	8	57	13	17	25
	Embarque (Origem + Conexão)	8	57	13	17	25
	Desembarque	6	43	9	13	19
	Total	14	100	22	30	44

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Ponta Porã, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

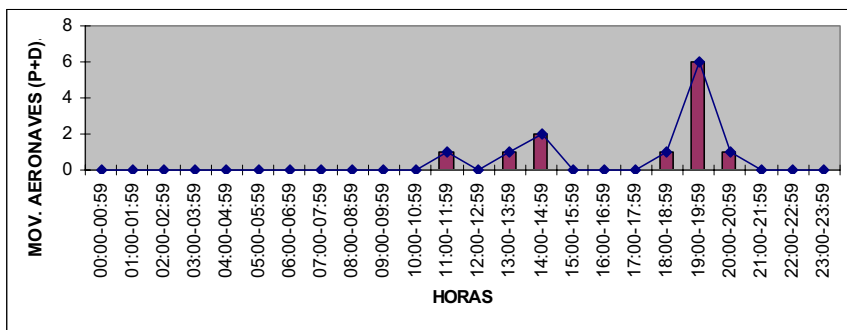
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			4			6			6
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	12/4	16:00-16:59	4	26/5	13:00-13:59	6	13/12	19:00-19:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	5%	1%	1%	15%	78%	–	–	–	122
2010	2%	1%	1%	9%	87%	–	–	–	127
2015	2%	1%	1%	5%	91%	–	–	–	129
2025	2%	1%	1%	3%	93%	–	–	–	130

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		27			25			48	
2010	27	34	41	25	31	38	49	60	74
2015	33	41	51	31	38	47	59	73	90
2025	48	60	75	44	55	70	85	106	134

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		11			15			16	
2010	11	14	17	15	19	23	16	20	25
2015	13	17	21	18	23	28	20	24	30
2025	19	24	31	27	33	42	28	35	45

Quadro 17 - Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

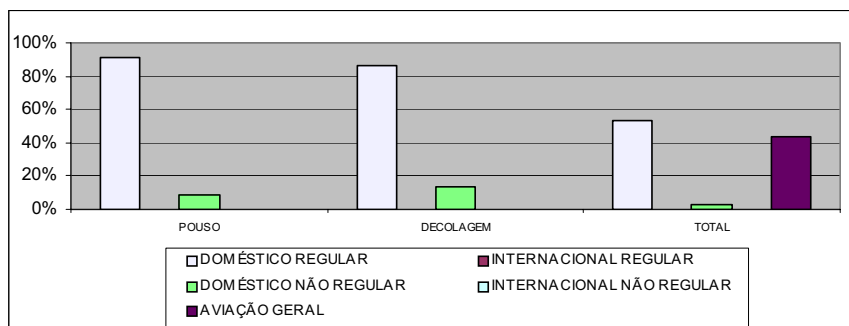
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			20			25			33
Não Regular			2			4			2
Aviação Geral			10			–			27
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			32			29			62
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			2
Total Geral	4/12	21:00-21:59	32	5/9	01:00-01:59	29	9/12	20:00-20:59	64

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

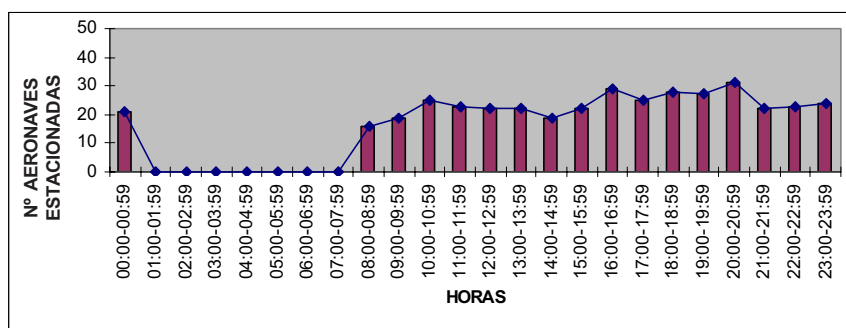
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (20:00 - 20:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A109															
A319															
A319															
A319															
A319															
A319															
A319															
A319															
A319															
A320															
A320															
A320															
AS32 MIL															
AS32 MIL															
AS50															
AS50															
AS65															
AT43															
AT43															
B350															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B735															
B735															
B735															
B735															
B735															
B737															
B737															
B737															
B737															
B737															
B737															
B737															
B737															
B737															
B738															
BE30															
BE40															
BE9L															
BH06															
BH06															
BH07															
BH07															
BH07															
BH22															
BH22															
C208															

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	5%	1%	1%	15%	78%	–	–	–	122
2010	2%	1%	1%	9%	87%	–	–	–	127
2015	2%	1%	1%	5%	91%	–	–	–	129
2025	2%	1%	1%	3%	93%	–	–	–	130

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		32			29			62	
2010	33	40	49	29	36	44	63	79	95
2015	39	49	60	36	44	55	76	94	117
2025	57	71	89	51	64	81	110	137	173

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	19	58	24	29	42
	Decolagem	14	42	18	21	31
	Total	33	100	42	50	73
Doméstico Não Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	2	100	3	3	4
	Total	2	100	3	3	4
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	18	67	23	27	40
	Decolagem	9	33	11	14	20
	Total	27	100	34	41	60
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	37	60	47	56	82
	Decolagem	25	40	32	38	55
	Total	62	100	79	94	137
Aeronaves Militares	Pouso	1	50	1	2	3
	Decolagem	1	50	1	2	3
	Total	2	100	2	4	6
Total Geral	Pouso	38	59	48	58	85
	Decolagem	26	41	33	40	58
	Total	64	100	81	98	143

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	28	28	32	35	30	34	43	40	48	57
Faixa 2	1	2	4	6	4	6	8	8	11	14
Faixa 3	2	2	4	6	4	6	8	8	11	14
Faixa 4	6	6	10	14	9	14	19	16	22	34
Faixa 5	25	25	29	34	29	34	39	38	45	54
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	62	63	79	95	76	94	117	110	137	173

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares.

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	17	17	18	19	18	19	22	20	24	29
Faixa 2	–	1	2	3	2	3	4	4	6	7
Faixa 3	2	2	2	3	3	4	4	5	6	7
Faixa 4	2	3	5	7	5	7	10	8	11	17
Faixa 5	14	14	15	17	16	17	20	19	23	27
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	35	37	42	49	44	50	60	56	70	87

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares.

II

Superintendência Regional do Leste



Belo Horizonte – Pampulha

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1, consta a evolução do tráfego do Aeroporto de Belo Horizonte - Pampulha, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	2.955.478	2.855.271	3.081.001	1.166.427
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	44.643	43.013	42.750	33.754
Internacional Não Regular	171	330	123	283
Aviação Geral	80.005	72.804	70.841	81.281
Total Geral	3.080.297	2.971.418	3.194.715	1.281.745
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	54.959	44.684	44.479	17.837
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	11.197	11.111	11.967	9.554
Internacional Não Regular	57	110	41	78
Aviação Geral	21.118	18.926	19.249	21.123
Total	87.331	74.831	75.736	48.592
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	633	645	332	627
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	52	–	26	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	685	645	358	627
Total Geral	88.016	75.476	76.094	49.219
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	9.315.090	6.925.580	7.923.790	3.655.561
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	9.315.090	6.925.580	7.923.790	3.655.561
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO - BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	1.921.661	2.238.957	2.608.644	2.598.215	3.027.410	3.527.503	4.739.134	5.522.029	6.434.257
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	50.175	71.362	92.606	71.161	100.496	129.908	139.133	181.651	224.767
Internacional Não Regular	523	773	1.025	783	1.165	1.550	1.545	2.367	3.199
Aviação Geral	80.970	114.893	163.027	106.117	158.753	237.498	178.702	303.439	515.245
Total Geral	2.053.329	2.425.985	2.865.302	2.776.276	3.287.824	3.896.459	5.058.514	6.009.486	7.177.468
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	25.663	29.900	34.837	33.548	39.089	45.547	59.228	69.012	80.413
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	13.746	19.551	25.371	17.570	24.813	32.076	28.986	37.844	46.826
Internacional Não Regular	74	110	146	92	137	182	128	197	266
Aviação Geral	20.761	29.459	41.801	25.570	38.253	57.228	35.386	60.087	102.028
Total	60.244	79.020	102.155	76.780	102.292	135.033	123.728	167.140	229.533
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	351	409	477	459	535	624	812	946	1.102
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	29	42	55	38	53	69	62	82	101
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	380	451	532	497	588	693	874	1.028	1.203
Total Geral	60.624	79.471	102.687	77.277	102.880	135.726	124.602	168.168	230.736
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg									
Doméstico Regular	8.241.099	11.338.085	15.598.912	11.178.653	16.274.687	23.693.862	20.703.004	34.341.523	56.964.687
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	249.003	319.675	389.912	332.695	441.193	548.948	540.086	762.125	982.436
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	8.490.102	11.657.760	15.988.824	11.511.348	16.715.880	24.242.810	21.243.090	35.103.648	57.947.123
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 – 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-26,65	13,93	6,22	6,19
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-8,90	16,15	7,09	6,10
Internacional Não Regular	18,29	22,26	8,55	7,35
Aviação Geral	0,53	7,17	6,68	6,69
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-31,28	10,88	5,51	5,85
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-5,15	15,40	4,88	4,31
Internacional Não Regular	11,02	7,12	4,49	3,70
Aviação Geral	0,01	6,88	5,36	4,62
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-0,32	-8,19	5,52	5,87
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	4,76	4,46
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-26,79	25,41	7,50	7,75
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	6,66	5,62
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	1%	20%	14%	65%	–	–	–	111	0,62
2005*	–	1%	20%	15%	64%	–	–	–	95	0,46
2010	–	3%	16%	6%	75%	–	–	–	115	0,65
2015	–	3%	12%	5%	80%	–	–	–	119	0,65
2025	–	3%	8%	4%	85%	–	–	–	123	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005)

- Não opera no aeroporto

* inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005)

- Não opera no aeroporto

* inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Belo Horizonte - Pampulha, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

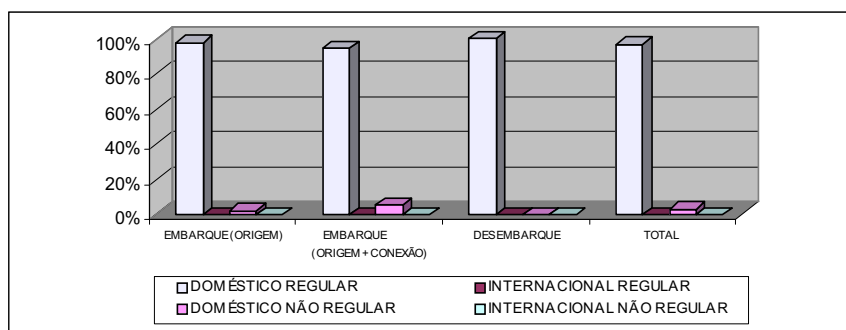
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	28/5	18:00-18:59	323	22/2	08:00-08:59	338	17/11	07:00-07:59	378	16/12	08:00-08:59	644
Não Regular	26/5	15:00-15:59	53	5/5	10:00-10:59	53	27/4	20:00-20:59	45	10/5	09:00-09:59	71
Internacional												
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	28/12	05:00-05:59	11	28/12	05:00-05:59	11	16/1	19:00-19:59	10	31/1	21:00-21:59	12
Total Geral	12/12	09:00-09:59	344	24/9	09:00-09:59	353	28/10	08:00-08:59	380	12/9	08:00-08:59	654

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular, conforme Quadro 1, é responsável por cerca de 91% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Pampulha. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico regular.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		323			338			378			644	
2010	426	496	578	445	519	605	498	580	676	849	989	1.152
2015	547	637	742	572	667	777	640	746	869	1.090	1.270	1.480
2025	948	1.104	1.286	992	1.155	1.346	1.109	1.292	1.505	1.889	2.201	2.565

Identificado o período entre 08:00h e 08:59h do dia 16/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

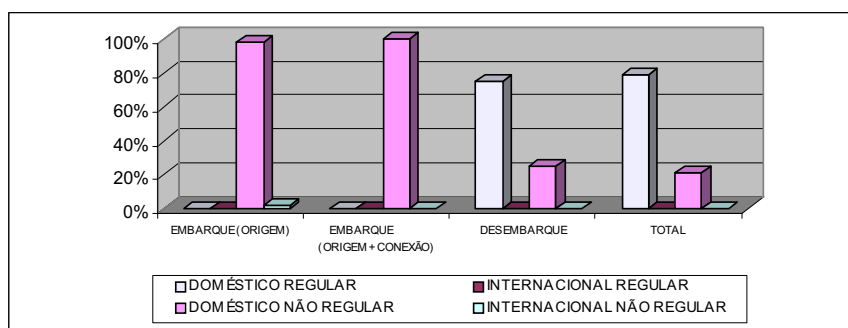
Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	304	47	467	600	1.039
	Embarque (Origem + Conexão)	321	50	493	633	1.097
	Desembarque	323	50	496	637	1.104
	Total	644	100	989	1.270	2.201
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	6	30	9	12	21
	Embarque (Origem + Conexão)	6	30	9	12	21
	Desembarque	14	70	22	28	48
	Total	20	100	31	40	69
Total Geral	Embarque (Origem)	310	47	476	611	1.060
	Embarque (Origem + Conexão)	327	49	502	645	1.118
	Desembarque	337	51	518	665	1.152
	Total	664	100	1.020	1.310	2.270

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular, conforme Quadro 1, é responsável por cerca de 9% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Pampulha. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		53			53			45			71	
2010	59	84	115	59	84	115	50	71	98	79	113	155
2015	76	111	158	76	111	158	65	94	134	102	149	211
2025	125	191	292	125	191	292	106	163	248	168	256	391

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 10/05 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

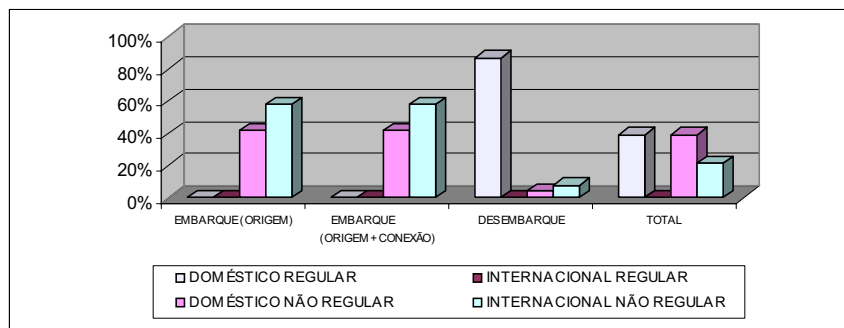
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	29	41	46	61	105
	Embarque (Origem + Conexão)	29	41	46	61	105
	Desembarque	42	59	67	88	151
	Total	71	100	113	149	256
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	86	33	136	180	311
	Embarque (Origem + Conexão)	86	33	136	180	311
	Desembarque	176	67	280	370	635
	Total	262	100	416	550	946
Total Geral	Embarque (Origem)	115	35	182	241	416
	Embarque (Origem + Conexão)	115	35	182	241	416
	Desembarque	218	65	347	458	786
	Total	333	100	529	699	1.202

II.1.3 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular, conforme Quadro 1, é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Pampulha. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		11			11			10			12	
2010	16	24	32	16	24	32	15	22	29	18	26	35
2015	19	29	39	19	29	39	18	26	35	21	32	42
2025	31	47	64	31	47	64	28	43	58	34	51	69

Identificado o período entre 21:00h e 21:59h do dia 31/01 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Projeções Desagregadas

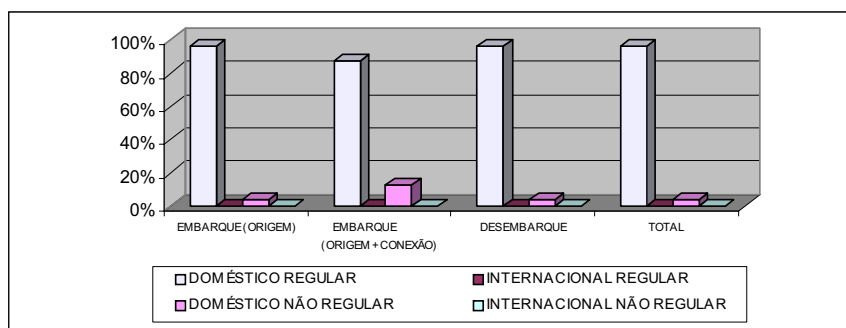
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	12	100	26	32	51
	Embarque (Origem + Conexão)	12	100	26	32	51
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	12	100	26	32	51
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	22	100	48	58	94
	Total	22	100	48	58	94
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	2	9	4	5	9
	Embarque (Origem + Conexão)	2	9	4	5	9
	Desembarque	20	91	44	53	86
	Total	22	100	48	58	94
Total Geral	Embarque (Origem)	14	25	30	37	60
	Embarque (Origem + Conexão)	14	25	30	37	60
	Desembarque	42	75	92	111	180
	Total	56	100	122	148	240

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 4 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		344			353			380			674	
2010	441	521	615	452	535	631	487	575	680	838	990	1.170
2015	566	671	795	581	688	816	626	741	878	1.077	1.275	1.511
2025	980	1.164	1.391	1.006	1.195	1.427	1.083	1.286	1.536	1.864	2.214	2.644

Identificado o período entre 08:00h e 08:59h do dia 12/09 como a hora-pico total do total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Hora-Pico Total de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	226	35	332	428	743
	Embarque (Origem + Conexão)	243	38	357	460	798
	Desembarque	398	62	585	753	1.308
	Total	641	100	942	1.213	2.106
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	11	33	16	20	36
	Embarque (Origem + Conexão)	11	33	16	20	36
	Desembarque	22	67	32	42	72
	Total	33	100	48	62	108
Total Geral	Embarque (Origem)	237	35	348	448	779
	Embarque (Origem + Conexão)	254	38	373	480	834
	Desembarque	420	62	617	795	1.380
	Total	674	100	990	1.275	2.214

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 15 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Pampulha, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

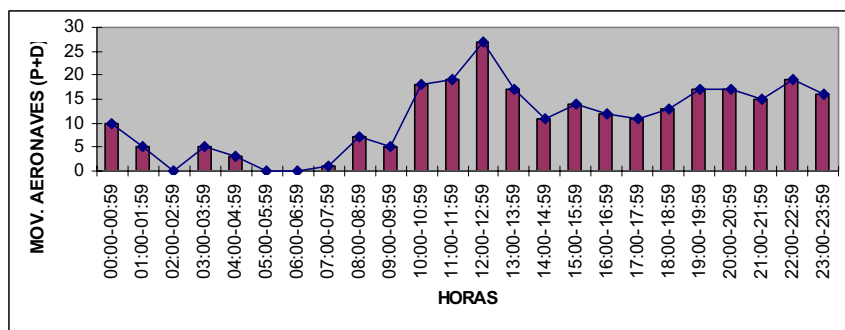
Quadro 15 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			16			10			25
Asa Rotativa			–			6			2
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	11/2	22:00 - 22:59	16	21/4	11:00 - 11:59	16	11/3	12:00 - 12:59	27

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 5 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

O Quadro 16 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 16 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	55%	—	11%	15%	19%	—	—	—	50
2010	48%	3%	7%	12%	30%	—	—	—	64
2015	40%	3%	5%	10%	42%	—	—	—	76
2025	35%	3%	4%	8%	50%	—	—	—	83

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 17 e 18 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 19, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 17 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		16			10			25	
2010	18	23	30	11	15	19	28	36	47
2015	20	26	35	12	17	22	31	41	55
2025	27	37	50	17	23	31	42	57	78

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			6			2	
2010	—	—	—	7	9	11	2	3	4
2015	—	—	—	7	10	13	2	3	4
2025	—	—	—	10	14	19	3	5	6

- Não opera no aeroporto

Quadro 19 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Pampulha, a hora-pico de pátio para pouso corresponde à total e difere da hora-pico de decolagem.

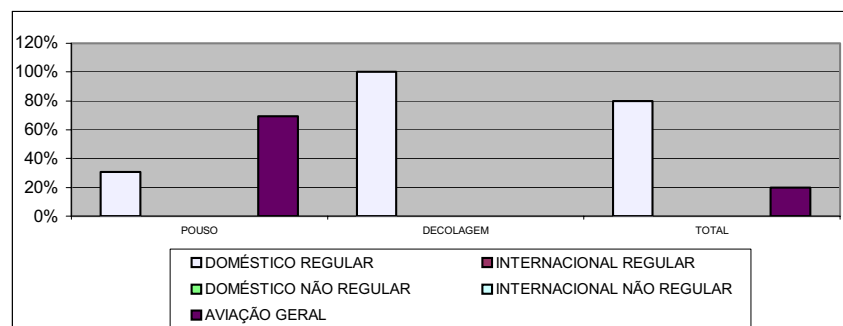
Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			4			7			16
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			9			–			4
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			13			7			20
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			2			–
Total Geral	27/1	21:00-21:59	13	14/1	22:00-22:59	9	27/1	21:00-21:59	20

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

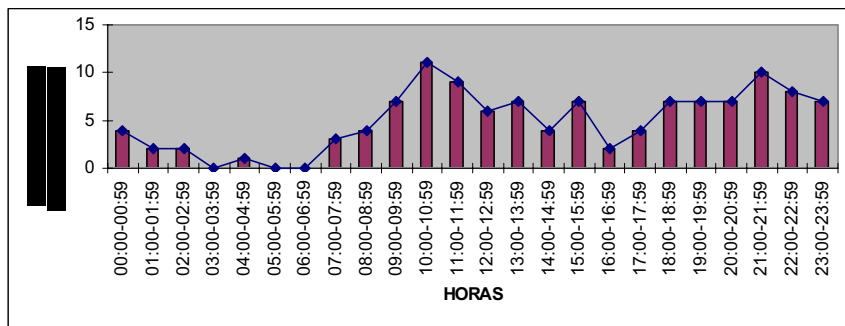
Figura 6 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 7 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 7 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (21:00 - 21:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
A320															
A320															
AS50															
AT43															
B733															
B733															
B735															
B735															
B737															
B737															
BE20															
BE40															
FK10															
FK10															
PA31															
Total	5	7	8	8	9	9	8	9	9	8	8	7	8	9	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 21).

Quadro 21 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2005	1%	–	5%	28%	66%	–	–	–	119	–
2010	1%	–	4%	25%	70%	–	–	–	121	–
2015	1%	–	3%	22%	74%	–	–	–	123	–
2025	1%	–	2%	17%	80%	–	–	–	126	–

- Não operou no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 22 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		13			7			20	
2010	15	19	25	8	10	13	22	29	38
2015	17	23	31	9	13	17	27	36	47
2025	25	34	46	13	18	25	38	51	71

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 6, são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	9	56	13	16	23
	Decolagem	7	44	10	13	18
	Total	16	100	23	29	41
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	4	100	6	7	10
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	4	100	6	7	10
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	13	65	19	23	33
	Decolagem	7	35	10	13	18
	Total	20	100	29	36	51
Total Geral	Pouso	13	65	19	23	33
	Decolagem	7	35	10	13	18
	Total	20	100	29	36	51

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 24 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	4	4	6	8	6	7	9	8	10	14
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	2	2	3	4	2	3	4	3	5	6
Faixa 4	5	6	8	10	6	8	10	7	9	14
Faixa 5	9	10	12	16	13	18	24	20	27	37
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	20	22	29	38	27	36	47	38	51	71

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 24, é mostrado a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 4	2	3	4	5	3	4	5	4	5	7
Faixa 5	4	8	11	14	10	14	18	15	21	28
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	10	12	16	20	14	19	24	20	27	36

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 26 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto de Pampulha a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 26 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			2			2
Não Regular			–			–			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			2			2			2
Aeronaves de Passageiros			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	28/6	07:00-07:59	2	16/7	04:00-04:59	2	28/6	07:00-07:59	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (07:00 – 07:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AT43															
AT43															
Total	0	0	0	0	0	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2

- Não opera no aeroporto

No Quadro 28 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 28 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	100%	–	–	–
2010	–	–	100%	–	–	–
2015	–	–	100%	–	–	–
2025	–	–	100%	–	–	–

A partir das projeções médias constantes no Quadro 28 são apresentadas no Quadro 29, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 29 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			2	
2010	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2015	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2025	3	3	4	3	3	4	3	3	4

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 30 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 30 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 30, é mostrado, a seguir, no Quadro 31, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 31 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

- Não opera no aeroporto

Internacional Tancredo Neves - Confins

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego do Aeroporto Internacional Tancredo Neves - Confins, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	316.076	209.449	191.688	2.695.973
Internacional Regular	78.871	95.367	88.034	39.965
Doméstico Não Regular	36.583	59.089	105.402	153.767
Internacional Não Regular	104	525	2.806	1.552
Aviação Geral	555	480	650	2.042
Total Geral	432.189	364.910	388.580	2.893.299
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	9.437	5.914	5.230	30.384
Internacional Regular	1.751	1.427	1.292	535
Doméstico Não Regular	3.017	2.325	2.943	2.261
Internacional Não Regular	129	132	155	150
Aviação Geral	957	788	1.030	1.581
Total	15.291	10.586	10.650	34.911
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	1.367
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	2.768	1.605	1.345	408
Internacional Não Regular	166	137	130	–
Total	2.934	1.742	1.475	1.775
Total Geral	18.225	12.328	12.125	36.686
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	4.139.990	3.505.240	5.342.910	12.774.955
Internacional Regular	2.739.600	2.308.000	861.780	34.364
Doméstico Não Regular	9.213.270	9.255.740	7.272.750	1.864.651
Internacional Não Regular	1.303.220	2.213.760	1.403.360	2.087.310
Total Geral	17.396.080	17.282.740	14.880.800	16.761.280
Rede TECA	13.627.000	15.659.000	13.262.000	14.387.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO - BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	2.327.619	2.711.945	3.159.729	3.147.098	3.666.961	4.272.701	5.740.293	6.688.578	7.793.517
Internacional Regular	140.417	158.009	175.387	184.563	208.822	232.774	289.616	335.136	379.992
Doméstico Não Regular	133.891	190.430	247.119	189.892	268.174	346.660	371.277	484.734	599.790
Internacional Não Regular	3.464	5.119	6.791	5.190	7.715	10.268	10.232	15.679	21.189
Aviação Geral	734	1.073	1.570	1.003	1.555	2.409	1.836	3.265	5.807
Total Geral	2.606.125	3.066.576	3.590.596	3.527.746	4.153.227	4.864.812	6.413.254	7.527.392	8.800.295
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	33.257	38.748	45.147	38.278	44.602	51.969	54.461	63.458	73.942
Internacional Regular	1.775	1.997	2.217	2.136	2.416	2.694	2.930	3.390	3.844
Doméstico Não Regular	3.347	4.760	6.177	4.267	6.026	7.790	7.209	9.412	11.646
Internacional Não Regular	161	238	315	199	296	394	292	447	605
Aviação Geral	1.112	1.627	2.380	1.375	2.130	3.301	1.874	3.332	5.925
Total	39.652	47.370	56.236	46.255	55.470	66.148	66.766	80.039	95.962
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.529	2.175	2.823	1.950	2.754	3.560	3.294	4.301	5.322
Internacional Não Regular	151	223	296	187	278	370	274	420	568
Total	1.680	2.398	3.119	2.137	3.032	3.930	3.568	4.721	5.890
Total Geral	41.332	49.768	59.355	48.392	58.502	70.078	70.334	84.760	101.852
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	6.257.249	8.577.057	11.756.910	8.437.859	12.231.285	17.730.130	15.443.029	25.467.192	41.998.100
Internacional Regular	3.297.575	4.302.422	5.613.469	4.774.002	6.228.891	8.127.161	9.910.983	12.931.762	16.873.248
Doméstico Não Regular	10.493.616	13.232.669	15.911.809	13.191.128	17.142.478	20.997.631	22.824.585	32.512.981	42.203.749
Internacional Não Regular	3.160.444	4.579.282	6.524.561	4.480.758	6.930.301	10.259.509	6.918.296	13.526.843	23.969.684
Total Geral	23.208.884	30.691.430	39.806.749	30.883.747	42.532.955	57.114.431	55.096.893	84.438.778	125.04.751
Rede TECA	16.305.891	24.096.252	33.358.926	21.024.618	34.348.216	50.466.147	32.284.819	62.515.206	104.247.332

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	104,32	0,12	6,22	6,19
Internacional Regular	-20,28	31,64	5,74	4,84
Doméstico Não Regular	61,38	4,37	7,09	6,10
Internacional Não Regular	146,20	26,96	8,55	7,35
Aviação Geral	54,38	-12,08	7,70	7,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	47,66	4,98	2,85	3,59
Internacional Regular	-32,65	30,14	3,88	3,45
Doméstico Não Regular	-9,17	16,05	4,83	4,56
Internacional Não Regular	5,16	9,67	4,46	4,21
Aviação Geral	18,22	0,58	5,54	4,58
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-47,18	39,75	4,83	4,56
Internacional Não Regular	–	–	4,51	4,21
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	45,59	-7,66	7,36	7,61
Internacional Regular	-76,77	162,74	7,68	7,58
Doméstico Não Regular	-41,29	47,98	5,31	6,61
Internacional Não Regular	17,00	17,02	8,64	6,92
Rede TECA	1,83	10,87	7,35	6,17

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	96%	4%	–	–	–	111	0,33
2005*	–	–	–	17%	83%	–	–	–	129	0,65
2010	–	–	–	65%	15%	20%	–	–	127	0,55
2015	–	–	–	45%	25%	30%	–	–	142	0,58
2025	–	–	–	30%	28%	32%	10%	–	170	0,62

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005)

- Não opera no aeroporto

* inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	100%	–	273	0,25
2005*	–	–	–	9%	81%	6%	4%	–	143	0,42
2010	–	–	–	5%	8%	27%	60%	–	283	0,28
2015	–	–	–	5%	10%	20%	65%	–	288	0,30
2025	–	–	–	5%	12%	15%	68%	–	291	0,34

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005)

- Não opera no aeroporto

* inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

Com a transferência de tráfego do Aeroporto de Belo Horizonte - Pampulha para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves - Confins, devem ser revisadas, em 2007, as projeções de demanda anual para os horizontes de planejamento. No entanto, para as projeções na hora-pico relativas ao movimento de passageiros e de aeronaves, já foram considerados dados de demanda anual majorados.

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

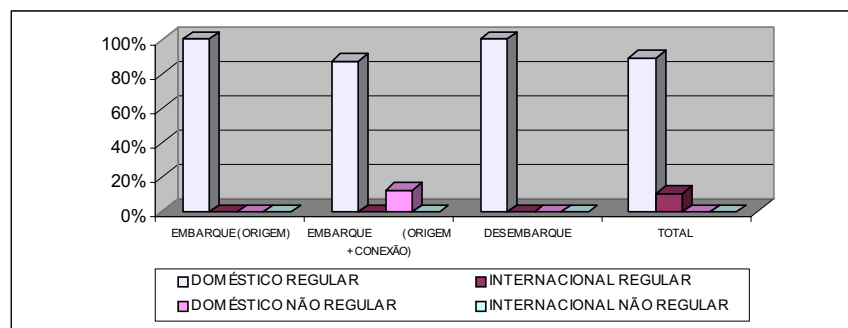
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	30/9	19:00-19:59	576	4/12	20:00-20:59	614	27/7	19:00-19:59	661	27/7	19:00-19:59	1.104
Não Regular	19/3	21:00-21:59	272	19/3	21:00-21:59	272	15/10	14:00-14:59	316	19/2	20:00-20:59	391
Internacional												
Regular	11/8	19:00-19:59	142	12/8	19:00-19:59	143	5/6	10:00-10:59	128	12/8	19:00-19:59	143
Não Regular	9/7	15:00-15:59	109	9/7	15:00-15:59	109	24/7	01:00-01:59	116	16/7	15:00-15:59	116
Total Geral	30/9	19:00-19:59	576	4/12	20:00-20:59	614	27/7	19:00-19:59	661	27/7	19:00-19:59	1.235

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 93% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Tancredo Neves. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico regular.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		576			614			661			1.104	
2010	696	811	945	742	865	1.007	799	931	1.085	1.334	1.555	1.811
2015	894	1.042	1.214	953	1.111	1.294	1.026	1.196	1.393	1.714	1.997	2.327
2025	1.550	1.806	2.104	1.652	1.925	2.243	1.778	2.072	2.414	2.970	3.461	4.032

Identificado o período entre 19:00h e 19:59h do dia 27/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

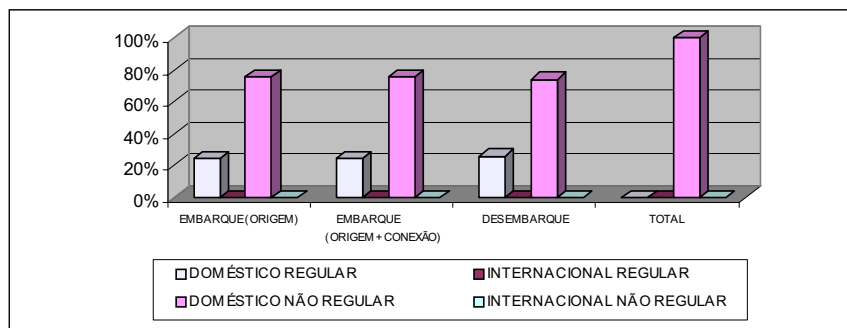
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	393	36	553	711	1.232
	Embarque (Origem + Conexão)	443	40	624	801	1.389
	Desembarque	661	60	931	1.196	2.072
	Total	1.104	100	1.555	1.997	3.461
Internacional Regular	Embarque (Origem)	131	100	184	237	411
	Embarque (Origem + Conexão)	131	100	184	237	411
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	131	100	184	237	411
Total Geral	Embarque (Origem)	524	42	738	948	1.643
	Embarque (Origem + Conexão)	574	46	808	1.038	1.799
	Desembarque	661	54	931	1.196	2.072
	Total	1.235	100	1.739	2.234	3.871

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 5% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Tancredo Neves. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		272			272			316			391	
2010	282	401	521	282	401	521	328	466	605	405	577	749
2015	360	509	658	360	509	658	418	591	765	517	731	946
2025	633	828	1.028	633	828	1.028	736	962	1.194	910	1.190	1.477

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 19/02 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

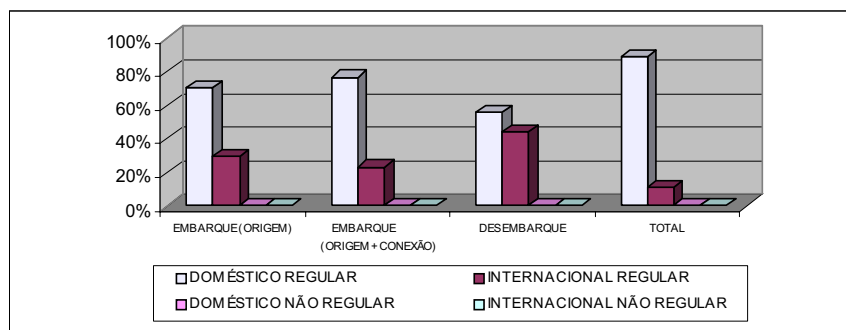
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	107	27	158	200	326
	Embarque (Origem + Conexão)	107	27	158	200	326
	Desembarque	284	73	419	531	865
	Total	391	100	577	731	1.190
Total Geral	Embarque (Origem)	107	27	158	200	326
	Embarque (Origem + Conexão)	107	27	158	200	326
	Desembarque	284	73	419	531	865
	Total	391	100	577	731	1.190

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Tancredo Neves. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		142			143			128			143	
2010	200	225	249	201	226	251	180	202	225	201	226	251
2015	236	267	298	238	269	300	213	241	268	238	269	300
2025	296	343	389	298	345	392	267	309	351	298	345	392

Identificado o período entre 19:00h e 19:59h do dia 12/08 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

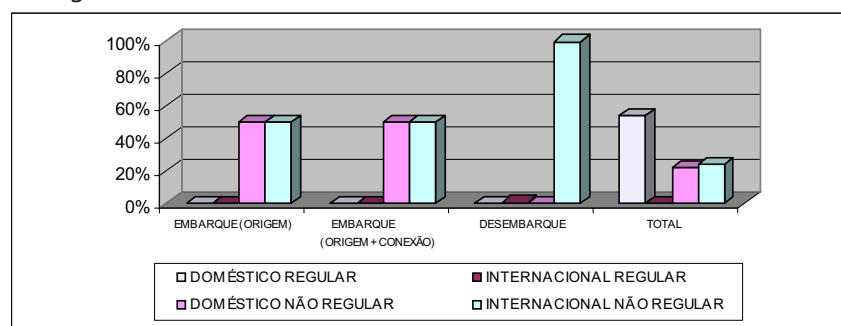
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	143	100	226	269	345
	Embarque (Origem + Conexão)	143	100	226	269	345
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	143	100	226	269	345
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	435	38	688	818	1.051
	Embarque (Origem + Conexão)	473	41	748	890	1.142
	Desembarque	669	59	1.058	1.258	1.616
	Total	1.142	100	1.806	2.148	2.758
Total Geral	Embarque (Origem)	578	45	914	1.087	1.396
	Embarque (Origem + Conexão)	616	48	974	1.159	1.488
	Desembarque	669	52	1.058	1.258	1.616
	Total	1.285	100	2.032	2.417	3.103

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Tancredo Neves. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		109			109			116			116	
2010	122	180	238	122	180	238	129	191	254	129	191	254
2015	146	217	288	146	217	288	155	231	307	155	231	307
2025	172	264	357	172	264	357	184	281	380	184	281	380

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 16/07 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Projeções Desagregadas

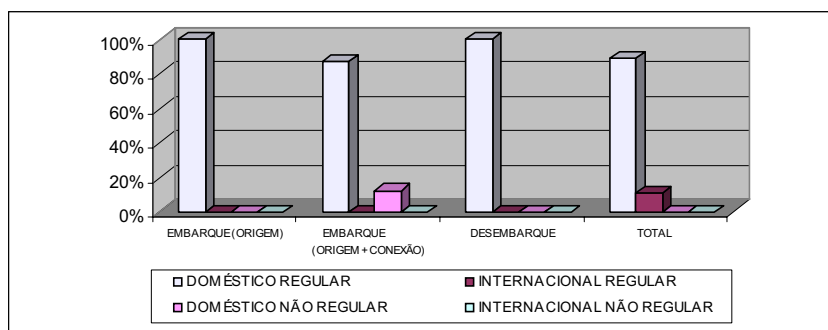
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	116	100	191	231	281
	Embarque (Origem + Conexão)	116	100	191	231	281
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	116	100	191	231	281
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	118	45	195	235	286
	Embarque (Origem + Conexão)	118	45	195	235	286
	Desembarque	143	55	236	284	347
	Total	261	100	431	519	633
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	108	100	178	215	262
	Embarque (Origem + Conexão)	108	100	178	215	262
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	108	100	178	215	262
Total Geral	Embarque (Origem)	342	71	564	680	829
	Embarque (Origem + Conexão)	342	71	564	680	829
	Desembarque	143	29	236	284	347
	Total	485	100	800	964	1.176

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total de passageiros.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		576			614			661			1.235	
2010	696	811	945	742	865	1.007	799	931	1.085	1.466	1.739	2.012
2015	894	1.042	1.214	953	1.111	1.294	1.026	1.196	1.393	1.900	2.234	2.568
2025	1.550	1.806	2.104	1.652	1.925	2.243	1.778	2.072	2.414	3.335	3.871	4.408

Identificado o período entre 19:00h e 19:59h do dia 27/07 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	393	36	553	711	1.232
	Embarque (Origem + Conexão)	443	40	624	801	1.389
	Desembarque	661	60	931	1.196	2.072
	Total	1.104	100	1.555	1.997	3.461
Internacional Regular	Embarque (Origem)	131	100	184	237	411
	Embarque (Origem + Conexão)	131	100	184	237	411
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	131	100	184	237	411
Total Geral	Embarque (Origem)	524	42	738	948	1.643
	Embarque (Origem + Conexão)	574	46	808	1.038	1.799
	Desembarque	661	54	931	1.196	2.072
	Total	1.235	100	1.739	2.234	3.871

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

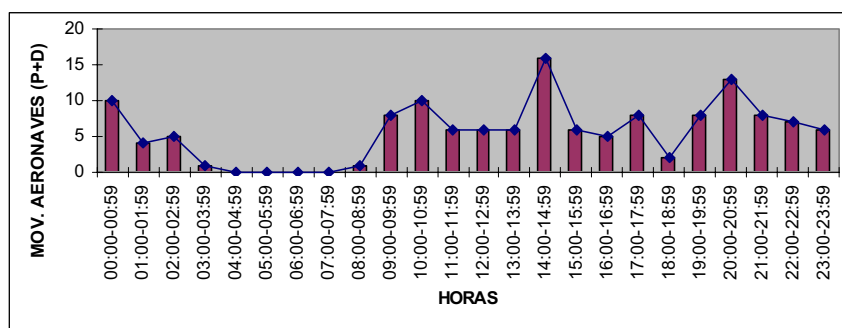
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			10			10			16
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	28/4	22:00-22:59	10	8/6	14:00-14:59	10	3/6	14:00-14:59	16

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	1%	–	–	26%	73%	–	–	–	141
2010	3%	–	–	16%	58%	23%	–	–	143
2015	3%	–	–	14%	56%	25%	2%	–	150
2025	3%	–	–	12%	50%	30%	5%	–	160

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		10			10			16	
2010	11	14	16	11	14	16	18	22	26
2015	13	16	19	13	16	19	21	26	31
2025	19	23	28	19	23	28	31	37	44

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Tancredo Neves, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

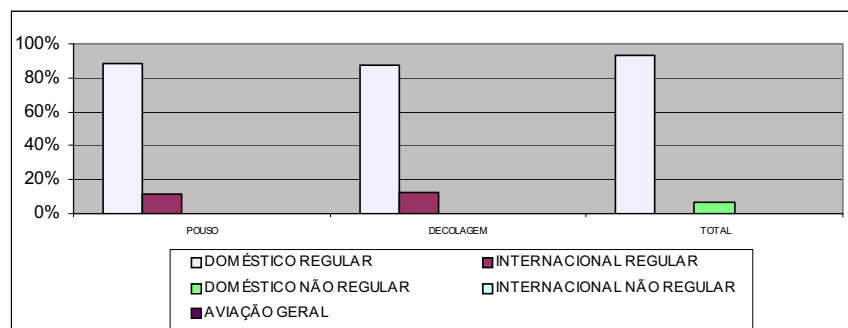
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			8			7			14
Não Regular			–			–			1
Aviação Geral			–			–			–
Internacional									
Regular			1			1			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			9			8			15
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	23/09	22:00 - 22:59	9	23/09	23:00 - 23:59	8	26/11	13:00 - 13:59	15

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

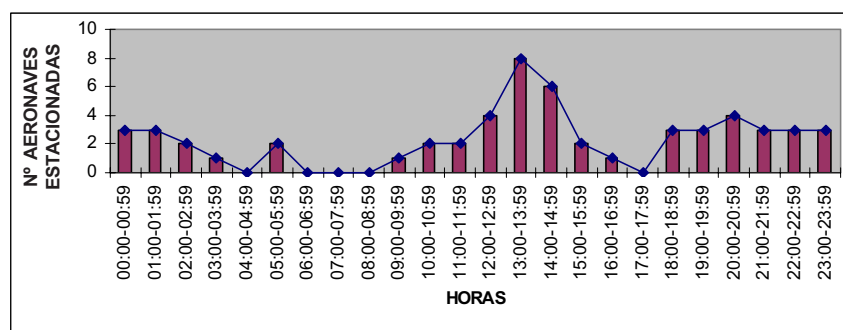
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (13:00 - 13:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A319															
A320															
A320															
A320															
A320															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B737															
B737															
B738															
Total	6	6	6	7	8	8	7	6	7	7	7	8	8	6	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	—	—	—	—	100%	—	—	—	148
2010	—	—	—	—	15%	25%	60%	—	283
2015	—	—	—	—	10%	26%	64%	—	292
2025	—	—	—	—	5%	27%	68%	—	301

- Não opera no aeroporto

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		9			8			15	
2010	11	13	15	10	11	14	18	21	25
2015	13	15	18	11	13	16	21	26	30
2025	18	22	26	16	19	23	30	36	43

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	7	50	10	12	17
	Decolagem	7	50	10	12	17
	Total	14	100	20	24	34
Doméstico Não Regular	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	2
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	8	53	11	14	19
	Decolagem	7	47	10	12	17
	Total	15	100	21	26	36
Total Geral	Pouso	8	53	11	14	19
	Decolagem	7	47	10	12	17
	Total	15	100	21	26	36

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	15	16	18	20	18	20	24	24	26	30
Faixa 6	–	2	2	3	2	4	4	4	6	8
Faixa 7	–	–	1	2	1	2	2	2	4	5
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	15	18	21	25	21	26	30	30	36	43

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	8	8	9	10	9	10	12	12	13	15
Faixa 6	–	1	1	2	1	2	2	2	3	4
Faixa 7	–	–	1	1	1	1	1	1	2	3
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	8	9	11	13	11	13	15	15	18	22

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Tancredo Neves, a hora-pico de pátio para decolagem corresponde à total e difere da hora-pico de pouso.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			–
Não Regular			–			–			2
Internacional									
Regular			1			1			1
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			2			2			3
Aeronaves de Passageiros			–			–			5
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	22/02	07:00 - 07:59	2	14/06	09:00- 09:59	2	14/06	09:00- 09:59	8

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (09:00 - 09:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B721 CRG															
B763 CRG															
B733															
B737															
A319															
A320															
Total	2	2	2	3	4	3	4	4	4	4	4	4	5	4	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	67%	33%	–	–
2010	–	–	50%	40%	10%	–
2015	–	–	42%	43%	15%	–
2025	–	–	35%	45%	20%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			3	
2010	2	3	4	2	3	4	3	4	5
2015	2	3	4	2	3	4	4	5	7
2025	4	5	7	4	5	7	6	8	10

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	1	2	3
	Total	1	100	1	2	3
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	33	2	2	3
	Decolagem	2	67	3	4	6
	Total	3	100	5	6	9
Aeronaves de Passageiros	Pouso	3	60	4	5	8
	Decolagem	2	40	3	3	5
	Total	5	100	7	8	13
Total Geral	Pouso	4	50	6	7	11
	Decolagem	4	50	6	7	11
	Total	8	100	12	14	22

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	2	2	2	2	2	3	3	2	4	4
Faixa FC4	1	1	2	2	1	2	3	3	3	4
Faixa FC5	—	—	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	3	3	5	5	4	6	7	6	9	10

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	2	2	2	2	2	3	3	2	4	4
Faixa FC4	1	1	2	2	1	2	3	3	3	4
Faixa FC5	—	—	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	3	3	5	5	4	6	7	6	9	10

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2
Faixa FC4	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa FC5	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	2	2	3	3	3	4	5	4	5	5

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Bartolomeu Lisandro - Campos

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Bartolomeu Lisandro, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	3.258	12.185	9.046	7.164
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	14.058	3.078	3.213	2.601
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	1.219	1.000	999	955
Total Geral	18.535	16.263	13.258	10.720
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	228	2.177	1.354	1.026
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	3.406	1.775	1.784	1.375
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	2.315	1.566	1.193	1.346
Total	5.949	5.518	4.331	3.747
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	506
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	506
Total Geral	5.949	5.518	4.331	4.253
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	3.360	1.820	2.260	2.113
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	326.290	310.930	287.010	265.250
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	329.650	312.750	289.270	267.363
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	12.522	14.791	17.472	17.348	20.493	24.209	33.213	39.236	46.350
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	4.649	6.612	8.581	6.594	9.312	12.037	12.892	16.832	20.827
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	1.406	2.057	3.010	1.923	2.980	4.617	3.519	6.258	11.128
Total Geral	18.577	23.460	29.063	25.865	32.785	40.863	49.624	62.326	78.305
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	1.284	1.517	1.792	1.531	1.809	2.137	2.331	2.753	3.253
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	2.162	3.076	3.991	2.867	4.049	5.234	4.775	6.234	7.714
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	1.256	1.837	2.687	1.538	2.384	3.694	2.107	3.747	6.663
Total	4.702	6.430	8.470	5.936	8.242	11.065	9.213	12.734	17.630
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	4.702	6.430	8.470	5.936	8.242	11.065	9.213	12.734	17.630
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	28.601	39.205	53.740	38.569	55.908	81.044	70.589	116.410	191.972
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	341.745	440.008	537.918	461.119	613.498	765.267	762.594	1.080.403	1.396.815
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	370.346	479.213	591.658	499.688	669.406	846.311	833.183	1.196.813	1.588.787
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	30,04	15,60	6,74	6,71
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-43,02	20,51	7,09	6,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-7,81	16,59	7,70	7,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	65,10	8,14	3,58	4,29
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-26,09	17,47	5,65	4,41
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-16,54	6,42	5,35	4,63
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-14,33	79,34	7,36	7,61
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-6,67	10,65	6,87	5,82
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	29%	71%	–	–	–	–	–	44	0,15
2005*	1%	19%	80%	–	–	–	–	–	36	0,11
2010	5%	15%	65%	15%	–	–	–	–	49	0,20
2015	5%	15%	60%	20%	–	–	–	–	52	0,22
2025	5%	15%	50%	30%	–	–	–	–	57	0,25

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Bartolomeu Lisandro, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. Como os dados de movimento horário de passageiros para 2005 não foram disponibilizados pela INFRAERO, são apresentadas no Quadro 6 as estatísticas referentes a 2004, da hora-pico total do aeroporto no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2004)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	9/7	10:00-10:59	24	25/9	09:00-09:59	38	25/9	09:00-09:59	38

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
 - Não operou no aeroporto
 *** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2004		24			38			38	
2010	25	32	39	40	50	62	40	50	62
2015	32	40	50	50	63	79	50	63	79
2025	49	61	77	77	96	121	77	96	121

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 25/09 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2004		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	—	—	—	—	—
	Desembarque	38	100	50	63	96
	Total	38	100	50	63	96

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Bartolomeu Lisandro, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)							
	Pouso			Decolagem			Total	
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora
Asa Fixa			6			6		
Asa Rotativa			–			2		
Toque Arremetida			–			–		
Total Geral	3/4	16:00-16:59	6	6/8	17:00-17:59	8	3/4	17:00-17:59
								14*

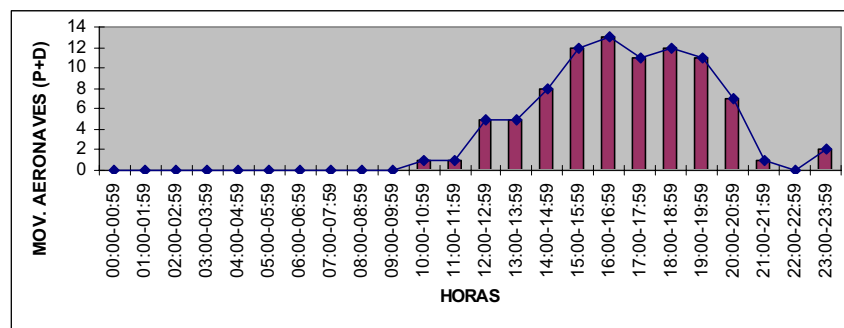
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

* Inclui toque arremetida

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2015	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2025	100%	–	–	–	–	–	–	–	15

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque-arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		6			6			10	
2010	6	9	11	6	9	11	11	14	19
2015	8	10	14	8	10	14	13	17	23
2025	11	15	20	11	15	20	18	24	34

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			2			1	
2010	–	–	–	2	3	4	1	1	2
2015	–	–	–	3	3	5	1	2	2
2025	–	–	–	4	5	7	2	2	3

- Não opera no aeroporto

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			3	
2010	–	–	–	–	–	–	3	4	6
2015	–	–	–	–	–	–	4	5	7
2025	–	–	–	–	–	–	5	7	10

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Bartolomeu Lisandro, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

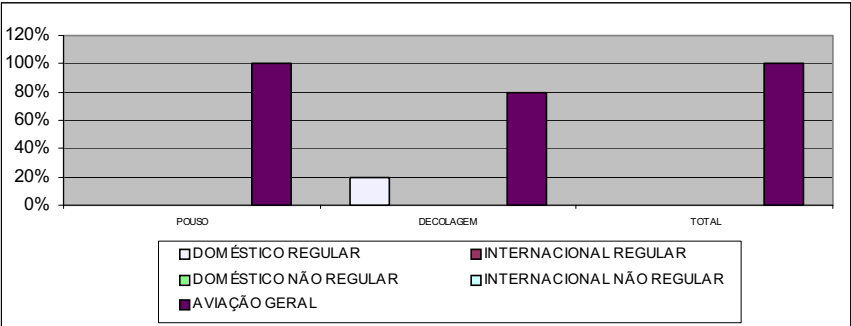
Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			1			–
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			6			4			12
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			6			5			12
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			1
Total Geral	3/4	16:00-16:59	6	12/1	14:00-14:59	5	3/4	16:00-16:59	13

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

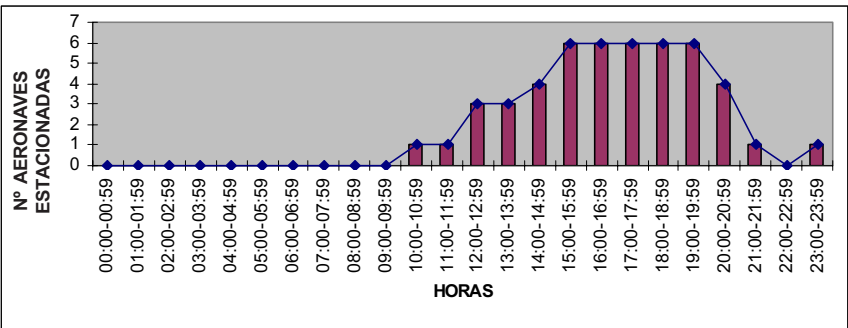
Figura 2 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (16:00 - 16:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AS50															
ULM															
ULM															
ULM															
ULM															
ULM															
ULM															
ULM															
ULM															
ULM															
ULM															
ULM															
Total	8	8	8	8	8	7	5	5	7	7	7	6	7	6	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	25%	5%	45%	25%	—	—	—	—	50
2015	19%	5%	48%	28%	—	—	—	—	54
2025	13%	5%	50%	32%	—	—	—	—	58

- Não opera no aeroporto

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		6			5			12	
2010	6	8	11	5	7	9	12	16	22
2015	7	10	13	6	8	11	14	20	26
2025	9	13	18	8	11	15	19	26	36

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	6	50	8	10	13
	Decolagem	6	50	8	10	13
	Total	12	100	16	20	26
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	6	50	8	10	13
	Decolagem	6	50	8	10	13
	Total	12	100	16	20	26
Aeronaves Militares	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Total Geral	Pouso	6	46	8	10	13
	Decolagem	7	54	9	12	15
	Total	13	100	17	22	28

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	12	12	14	16	13	16	19	16	20	27
Faixa 2	—	—	1	2	—	1	2	1	2	3
Faixa 3	—	—	1	2	1	2	3	1	2	4
Faixa 4	—	—	—	2	—	1	2	1	2	2
Faixa 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	12	12	16	22	14	20	26	19	26	36

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	8	8	9	10	9	10	11	13	14	15
Faixa 2	—	—	1	1	—	1	1	1	1	2
Faixa 3	—	—	1	1	1	1	2	1	1	2
Faixa 4	—	—	—	1	—	1	1	1	1	1
Faixa 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	8	8	11	13	10	13	15	16	17	20

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Internacional do Rio de Janeiro

Galeão/Antônio Carlos Jobim

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	3.153.545	2.538.519	3.504.116	5.894.607
Internacional Regular	1.918.579	1.950.185	2.196.959	2.293.935
Doméstico Não Regular	166.517	89.508	216.757	316.397
Internacional Não Regular	13.885	21.576	79.056	94.555
Aviação Geral	17.316	19.441	28.042	57.645
Total Geral	5.269.842	4.619.229	6.024.930	8.657.139
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	45.815	35.206	41.007	62.013
Internacional Regular	21.758	20.189	22.924	22.508
Doméstico Não Regular	6.059	5.364	3.850	4.192
Internacional Não Regular	456	614	1.249	1.153
Aviação Geral	1.632	1.864	2.203	2.228
Total	75.720	63.237	71.233	92.094
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	7.057	4.814	4.124	2.713
Internacional Regular	756	619	298	282
Doméstico Não Regular	180	122	1.703	1.079
Internacional Não Regular	18	14	172	268
Total	8.011	5.569	6.297	4.342
Total Geral	83.731	68.806	77.530	96.436
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	37.855.590	33.783.210	37.916.480	44.213.690
Internacional Regular	67.606.110	54.459.860	57.015.160	48.079.881
Doméstico Não Regular	24.122.700	20.090.600	19.869.690	20.567.324
Internacional Não Regular	3.150.490	6.979.050	8.201.330	6.696.602
Total Geral	132.734.890	115.312.720	123.002.660	119.557.497
Rede TECA	22.289.000	20.307.000	24.358.000	22.651.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	8.092.918	9.679.304	11.576.656	11.461.582	13.709.302	16.397.821	22.928.941	27.425.781	32.804.545
Internacional Regular	3.238.082	3.702.709	4.188.685	4.394.442	5.056.228	5.720.020	7.255.750	8.564.479	9.878.077
Doméstico Não Regular	254.252	361.616	489.265	360.594	509.247	658.288	705.035	920.483	1.138.967
Internacional Não Regular	104.758	155.251	206.410	159.003	237.077	316.196	321.474	494.211	669.425
Aviação Geral	32.888	48.110	70.377	44.967	69.673	107.953	82.281	146.306	260.151
Total Geral	11.722.898	13.946.990	16.491.393	16.420.588	19.581.527	23.200.278	31.293.481	37.551.260	44.751.165
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	84.069	100.548	120.258	108.046	129.235	154.579	194.783	232.984	278.677
Internacional Regular	25.540	29.205	32.881	31.292	36.005	40.732	45.444	53.641	61.869
Doméstico Não Regular	5.527	7.861	10.201	7.001	9.888	12.782	11.949	15.601	19.304
Internacional Não Regular	1.343	1.990	2.646	1.747	2.605	3.474	2.571	3.953	5.355
Aviação Geral	2.400	3.511	5.137	2.978	4.614	7.149	4.093	7.278	12.942
Total	118.879	143.115	171.123	151.064	182.347	218.716	258.840	313.457	378.147
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	4.746	5.676	6.789	6.100	7.296	8.727	10.997	13.153	15.733
Internacional Regular	315	360	406	367	422	477	506	597	689
Doméstico Não Regular	2.100	2.987	3.876	2.660	3.757	4.857	4.540	5.928	7.335
Internacional Não Regular	184	274	364	240	358	478	354	544	737
Total	7.345	9.297	11.435	9.367	11.833	14.539	16.397	20.222	24.494
Total Geral	126.224	152.412	182.558	160.431	194.180	233.255	275.237	333.679	402.641
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	40.966.412	56.622.490	78.261.830	55.980.592	81.945.082	119.952.223	105.228.378	175.833.577	293.812.822
Internacional Regular	76.410.210	99.694.149	130.073.237	110.621.433	144.333.577	188.319.557	229.653.646	299.650.032	390.980.694
Doméstico Não Regular	27.975.904	35.915.983	43.807.234	37.378.754	49.568.696	61.675.136	60.679.520	85.625.885	110.378.098
Internacional Não Regular	9.562.952	15.057.541	23.226.559	12.267.987	20.923.969	33.823.794	14.618.030	33.218.698	66.920.990
Total Geral	154.915.478	207.290.163	275.368.860	216.248.766	296.771.324	403.770.730	410.176.574	594.328.192	862.092.604
Rede TECA	27.601.899	39.866.095	54.148.586	35.549.478	56.430.702	81.062.170	54.720.073	101.932.853	164.959.681

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	23,18	10,43	7,21	7,18
Internacional Regular	6,14	10,05	6,43	5,41
Doméstico Não Regular	23,86	2,71	7,09	6,10
Internacional Não Regular	89,55	10,43	8,84	7,62
Aviação Geral	49,32	-3,55	7,69	7,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	10,62	10,15	5,15	6,07
Internacional Regular	1,14	5,35	4,28	4,07
Doméstico Não Regular	-11,55	13,40	4,70	4,67
Internacional Não Regular	36,23	11,53	5,53	4,26
Aviação Geral	10,93	9,52	5,62	4,66
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-27,29	15,91	5,15	6,07
Internacional Regular	-28,01	5,01	3,23	3,53
Doméstico Não Regular	81,66	22,59	4,69	4,67
Internacional Não Regular	146,01	0,44	5,49	4,27
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	5,31	5,07	7,67	7,93
Internacional Regular	-10,74	15,70	7,68	7,58
Doméstico Não Regular	-5,18	11,79	6,66	5,62
Internacional Não Regular	28,58	17,59	6,80	4,73
Rede TECA	0,54	11,97	7,20	6,09

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	1%	41%	52%	1%	5%	–	139	0,61
2005*	–	–	–	15%	78%	3%	4%	–	141	0,67
2010	–	–	1%	30%	55%	4%	10%	–	148	0,65
2015	–	–	1%	20%	57%	8%	14%	–	163	0,65
2025	–	–	1%	10%	59%	10%	20%	–	181	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	26%	19%	29%	26%	–	204	0,47
2005*	–	–	–	4%	36%	39%	21%	–	196	0,52
2010	–	–	–	18%	26%	27%	29%	–	211	0,60
2015	–	–	–	15%	28%	22%	30%	5%	227	0,62
2025	–	–	–	12%	30%	18%	32%	8%	238	0,67

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico	4/2	22:00-22:59	845	20/12	20:00-20:59	1.401	12/2	20:00-20:59	1.682
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional	6/3	19:00 -19:59	923	16/10	10:00-10:59	864	2/12	20:00-20:59	1.667
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Total Geral	4/2	22:00-22:59	1.487	20/12	20:00-20:59	1.522	12/2	20:00-20:59	2.613

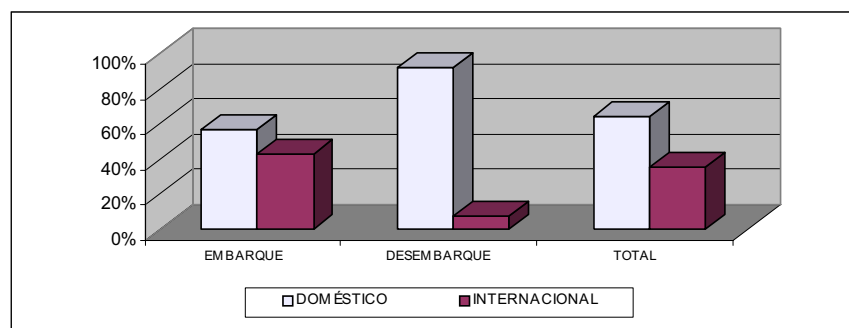
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

*** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Doméstico

O tráfego doméstico é responsável por cerca de 72% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		845			1.401			1.682	
2010	912	1.098	1.319	1.512	1.821	2.186	1.816	2.186	2.625
2015	1.162	1.400	1.681	1.927	2.321	2.788	2.314	2.786	3.347
2025	1.626	1.954	2.345	2.696	3.239	3.888	3.237	3.889	4.668

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 12/02 como a hora-pico total do tráfego doméstico, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico

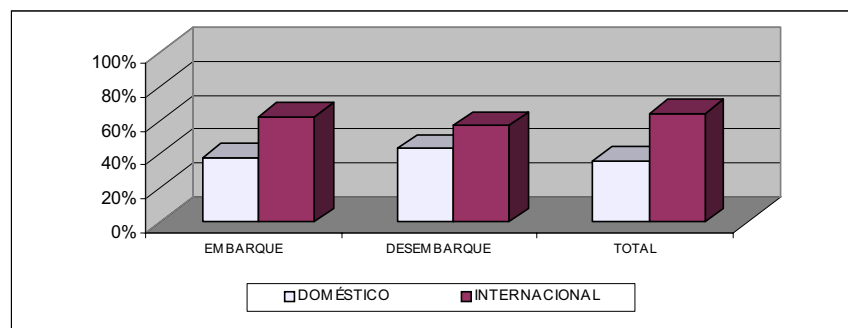
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico	Embarque	***	***	***	***	***
	Desembarque	***	***	***	***	***
	Total	1.682	100	2.186	2.786	3.889
Internacional	Embarque	***	***	***	***	***
	Desembarque	***	***	***	***	***
	Total	931	100	1.210	1.542	2.153
Total Geral	Embarque	***	***	***	***	***
	Desembarque	***	***	***	***	***
	Total	2.613	100	3.396	4.328	6.042

*** Dado não disponível

II.1.3 Tráfego Internacional

O tráfego internacional é responsável por cerca de 28% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		923			864			1.667	
2010	1.098	1.267	1.437	1.028	1.186	1.345	1.983	2.289	2.595
2015	1.346	1.565	1.784	1.260	1.465	1.670	2.431	2.826	3.223
2025	1.904	2.276	2.650	1.782	2.131	2.481	3.439	4.111	4.787

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 02/12 como a hora-pico total do tráfego internacional, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional

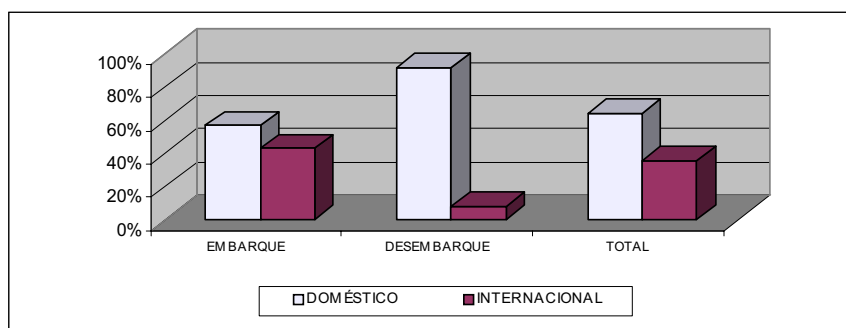
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico	Embarque	***	***	***	***	***
	Desembarque	***	***	***	***	***
	Total	1.667	100	2.289	2.826	4.111
Internacional	Embarque	***	***	***	***	***
	Desembarque	***	***	***	***	***
	Total	933	100	1.281	1.582	2.301
Total Geral	Embarque	***	***	***	***	***
	Desembarque	***	***	***	***	***
	Total	2.600	100	3.570	4.408	6.412

*** Dado não disponível

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1.487			1.522			2.613	
2010	1.584	1.932	2.280	1.622	1.978	2.334	2.784	3.396	4.007
2015	2.042	2.463	2.884	2.090	2.521	2.952	3.589	4.328	5.067
2025	2.728	3.438	4.148	2.792	3.519	4.245	4.794	6.041	7.289

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 12/02 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico	Embarque	***	***	***	***	***
	Desembarque	***	***	***	***	***
	Total	1.682	100	2.186	2.786	3.889
Internacional	Embarque	***	***	***	***	***
	Desembarque	***	***	***	***	***
	Total	931	100	1.210	1.542	2.153
Total Geral	Embarque	***	***	***	***	***
	Desembarque	***	***	***	***	***
	Total	2.613	100	3.396	4.328	6.042

***Dado não disponível

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

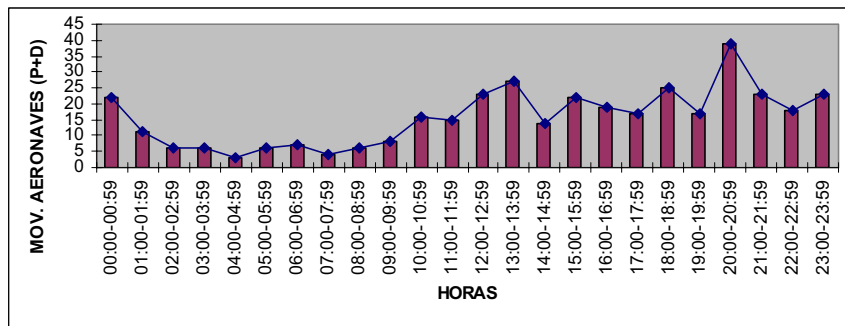
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			20			24			36
Asa Rotativa			–			3			3
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	30/1	22:00-22:59	20	4/10	20:00-20:59	27	4/10	20:00-20:59	39

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	30%	5%	3%	10%	44%	3%	5%	—	100
2010	27%	2%	3%	9%	46%	5%	8%	—	116
2015	22%	2%	3%	8%	48%	7%	10%	—	128
2025	18%	2%	3%	5%	51%	9%	12%	—	139

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		20			24			36	
2010	22	27	32	27	32	39	40	48	58
2015	27	33	39	32	39	47	48	59	70
2025	37	45	54	44	54	65	66	80	97

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			3			3	
2010	—	—	—	3	4	5	3	4	5
2015	—	—	—	4	5	6	4	5	6
2025	—	—	—	6	7	8	6	7	8

- Não opera no aeroporto

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

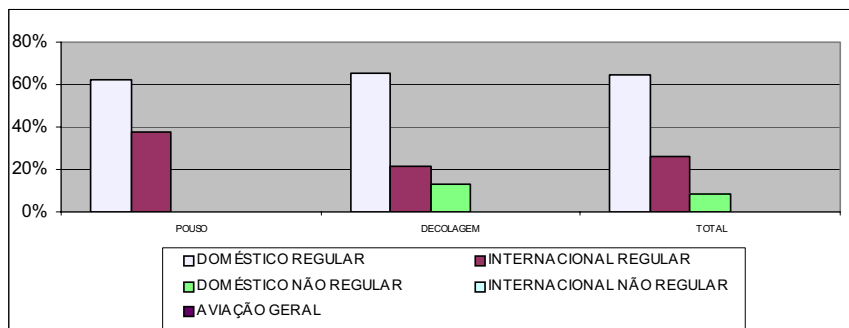
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			10			15			22
Não Regular			–			3			3
Aviação Geral			–			–			–
Internacional									
Regular			6			5			9
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			16			23			34
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			2			–
Total Geral	15/1	11:00-11:59	17	17/10	00:00-00:59	25	30/12	22:00-22:59	34

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

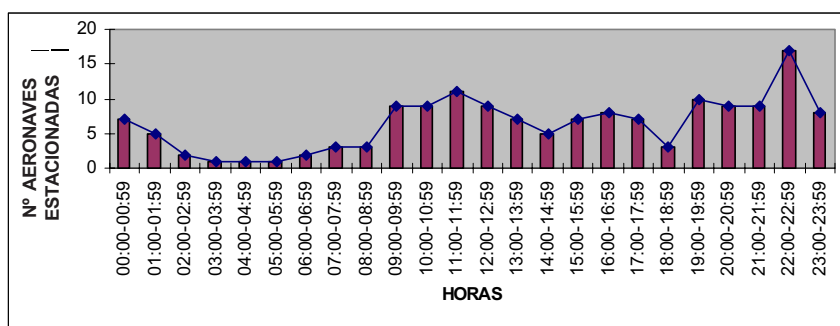
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

[illegible]

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	—	—	—	8%	63%	14%	15%	—	175
2010	—	—	—	7%	51%	13%	29%	—	205
2015	—	—	—	6%	47%	9%	30%	8%	229
2025	—	—	—	5%	45%	7%	33%	10%	241

- Não opera no aeroporto

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		16			23			34	
2010	17	20	24	24	29	34	35	42	51
2015	20	24	29	29	35	42	42	52	61
2025	29	35	42	42	51	61	62	75	90

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5 são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	12	55	15	18	26
	Decolagem	10	45	12	15	22
	Total	22	100	27	33	48
Internacional Regular	Pouso	4	44	5	6	9
	Decolagem	5	56	6	8	11
	Total	9	100	11	14	20
Doméstico Não Regular	Pouso	2	67	3	3	5
	Decolagem	1	33	1	2	2
	Total	3	100	4	5	7
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	18	53	23	27	40
	Decolagem	16	47	19	25	35
	Total	34	100	42	52	75
Total Geral	Pouso	18	53	22	27	40
	Decolagem	16	47	20	25	35
	Total	34	100	42	52	75

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	4	4	6	9	7	10	14	15	17	23
Faixa 5	24	25	27	32	27	31	35	36	43	48
Faixa 6	3	3	4	5	4	5	6	5	7	9
Faixa 7	3	3	5	5	4	6	6	6	8	10
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	34	35	42	51	42	52	61	62	75	90

Gerência de Estudos e Pesquisas - GEPPQ
- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	1	2	3	5	4	5	7	8	9	12
Faixa 5	14	15	17	19	17	20	22	20	24	27
Faixa 6	1	2	2	3	2	3	3	3	4	5
Faixa 7	3	3	3	4	3	4	4	3	4	5
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	19	22	25	31	26	32	36	34	41	49

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 24 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 24 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			4			3			3
Não Regular			–			–			2
Internacional									
Regular			–			1			1
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			4			4			6
Total Aeronaves de Passageiros			1			2			1
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	20/8	05:00-05:59	5	5/7	06:00-06:59	6	25/5	03:00-03:59	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (03:00 - 03:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B722(CRG)															
B722(CRG)															
B732															
DC10(CRG)															
DC10(CRG)															
DC86(CRG)															
Total	3	5	5	5	5	5	4	4	4	6	6	6	5	5	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 25).

Quadro 25 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	50%	50%	–	–
2010	–	–	40%	60%	–	–
2015	–	–	30%	70%	–	–
2025	–	–	20%	80%	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 26 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 26 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			4			6	
2010	4	5	6	4	5	6	6	7	9
2015	5	7	8	5	7	8	8	11	12
2025	8	10	12	8	10	12	12	17	18

A partir das projeções médias constantes no Quadro 26 são apresentadas no Quadro 27, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 27 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	67	3	3	5
	Decolagem	1	33	1	2	3
	Total	3	100	4	5	8
Internacional Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	3
	Total	1	100	1	2	3
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	1	2	3
	Decolagem	1	50	1	2	3
	Total	2	100	2	4	6
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	3	50	4	5	8
	Decolagem	3	50	3	6	9
	Total	6	100	8	11	17
Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Total Geral	Pouso	4	57	5	7	11
	Decolagem	3	43	6	6	9
	Total	7	100	8	13	20

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 28 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 28 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	3	3	3	4	4	5	6	6	8	8
Faixa FC4	3	3	4	5	4	6	6	6	9	10
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	6	6	7	9	8	11	12	12	17	18

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 28, é mostrado, a seguir, no Quadro 29, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 29 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	2	2	2	2	2	3	3	3	4	4
Faixa FC4	2	2	2	3	2	3	3	3	5	5
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	4	4	4	5	4	6	6	6	9	9

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Juiz de Fora

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Juiz de Fora, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	28.210	24.683	25.723	24.766
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	281	331	314	456
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	2.268	4.098	5.012	4.330
Total Geral	30.759	29.112	31.049	29.552
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	2.275	2.028	1.943	1.787
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	122	248	135	208
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	6.398	5.295	4.592	4.916
Total	8.795	7.571	6.670	6.911
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	8.795	7.571	6.670	6.911
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	41.150	27.010	33.100	30.794
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	41.150	27.010	33.100	30.794
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	30.985	36.101	42.062	41.894	48.815	56.879	76.415	89.039	103.748
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	490	692	895	687	965	1.242	1.317	1.712	2.110
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	5.878	8.598	12.578	8.037	12.452	19.294	14.706	26.149	46.497
Total Geral	37.353	45.391	55.535	50.618	62.232	77.415	92.438	116.900	152.355
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	2.082	2.426	2.826	2.447	2.851	3.322	3.559	4.147	4.832
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	272	384	497	343	482	621	560	728	898
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	4.740	6.934	10.144	5.953	9.224	14.292	8.170	14.527	25.831
Total	7.094	9.744	13.467	8.743	12.557	18.235	12.289	19.402	31.561
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	7.094	9.744	13.467	8.743	12.557	18.235	12.289	19.402	31.561
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	40.465	54.475	73.337	59.110	85.837	124.650	91.564	146.739	235.162
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	40.465	54.475	73.337	59.110	85.837	124.650	91.564	146.739	235.162
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-4,25	7,83	6,22	6,19
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	17,51	8,70	6,88	5,90
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	24,06	14,70	7,69	7,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-7,73	6,30	3,28	3,82
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	19,46	13,05	4,65	4,21
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-8,41	7,12	5,87	4,65
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-9,21	12,08	9,52	5,51
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	5%	95%	–	–	–	–	–	44	0.30
2005*	–	–	100%	–	–	–	–	–	50	0,25
2010	–	20%	70%	10%	–	–	–	–	47	0.32
2015	–	20%	63%	17%	–	–	–	–	50	0.34
2025	–	20%	55%	20%	5%	–	–	–	57	0.38

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Juiz de Fora, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico, no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	2/6	14:00-14:59	41	2/6	14:00-14:59	41	22/7	10:00-10:59	59

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
 - Não operou no aeroporto
 *** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		41			41			59	
2010	46	55	68	46	55	68	66	80	98
2015	59	72	90	59	72	90	84	104	129
2025	94	119	156	94	119	156	136	172	224

Identificado o período entre 10:00h e 10:59h do dia 22/07 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	44	75	60	78	128
	Desembarque	15	25	20	26	44
	Total	59	100	80	104	172

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Juiz de Fora, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

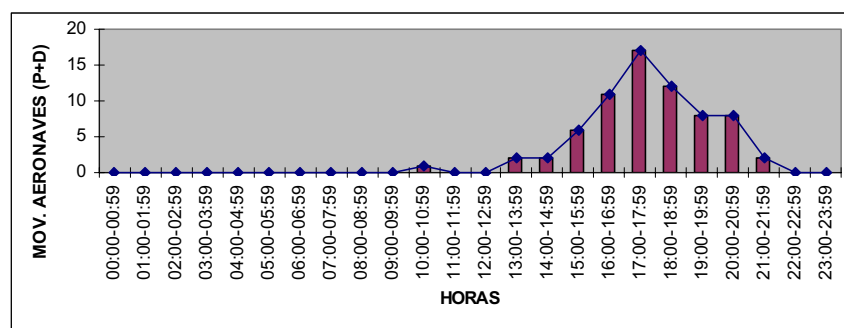
Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			9			9			17
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	18/6	18:00-18:59	9	3/4	17:00-17:59	9	3/4	17:00-17:59	17

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	80%	20%	–	–	–	–	–	–	17
2015	65%	30%	5%	–	–	–	–	–	20
2025	50%	40%	10%	–	–	–	–	–	22

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		9			9			17	
2010	9	13	18	9	13	18	18	24	34
2015	10	15	22	10	15	22	20	28	41
2025	12	20	32	12	20	32	24	37	61

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Juiz de Fora, esta hora-pico de pátio registra horário coincidente para pouso, decolagem e total.

Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

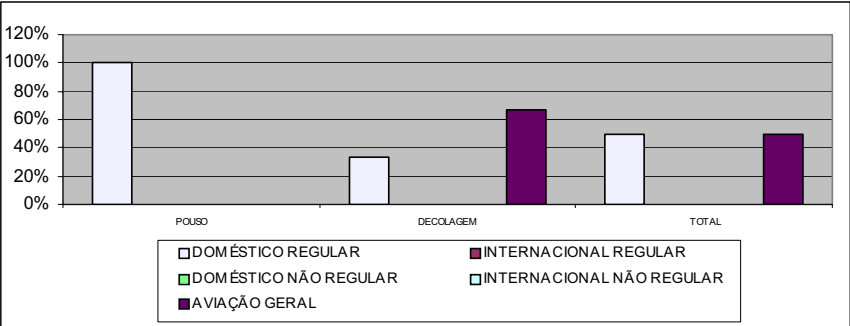
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			2
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			–			2			2
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			1			3			4
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			2			3
Total Geral	15/4	16:00-16:59	2	15/4	16:00-16:59	5	15/4	16:00-16:59	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de páio do aeroporto.

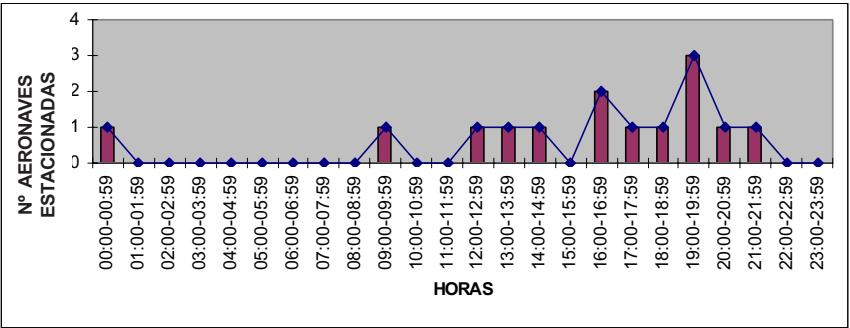
Figura 2 - Hora-Pico de Páio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de páio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Páio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (16:00 - 16:59)											
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47
AB11												
AT43												
C130 MIL												
C130 MIL												
C310												
E110 MIL												
Total	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	25%	–	75%	–	–	–	–	–	39
2010	14%	–	71%	15%	–	–	–	–	49
2015	12%	–	69%	19%	–	–	–	–	52
2025	9%	–	63%	22%	6%	–	–	–	60

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			3			4	
2010	1	2	2	3	5	6	5	7	9
2015	1	2	3	4	6	9	6	8	12
2025	2	3	5	5	9	14	7	12	18

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	2	100	3	4	6
	Total	2	100	3	4	6
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	25	2	2	3
	Decolagem	3	75	5	6	9
	Total	4	100	7	8	12
Aeronaves Militares	Pouso	1	33	2	2	3
	Decolagem	2	67	3	4	6
	Total	3	100	5	6	9
Total Geral	Pouso	2	29	4	4	6
	Decolagem	5	71	8	10	15
	Total	7	100	12	14	21

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Gerência de Estudos e Pesquisas - GEPQ

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	2	3	2	3	4	2	3	6
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	2	2	3	3	2	3	4	2	4	5
Faixa 4	–	1	2	3	2	2	4	2	3	5
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	1	2	2
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	4	5	7	9	6	8	12	7	12	18

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	3
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	1	1	2	2	1	2	2	1	2	3
Faixa 4	–	1	1	2	1	1	2	1	2	3
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	1	1	1
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	3	4	6	3	5	6	4	7	10

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Jacarepaguá

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Jacarepaguá, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	22.372	34.424	20.818	44.977
Internacional Não Regular	11	151	5	16
Aviação Geral	15.591	20.533	22.753	23.333
Total Geral	37.974	55.108	43.576	68.326
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	13.391	14.140	11.941	15.376
Internacional Não Regular	5	62	6	2
Aviação Geral	24.967	28.228	28.572	28.635
Total	38.363	42.430	40.519	44.013
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	23.960	33.866	43.745	33.624	47.196	60.731	64.397	83.680	103.152
Internacional Não Regular	459	678	900	687	1022	1360	1.356	2.078	2.808
Aviação Geral	25.408	37.167	54.370	34.740	53.827	83.400	63.567	113.031	200.982
Total Geral	49.827	71.711	99.015	69.051	102.045	145.491	129.320	198.789	306.942
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	14.975	21.166	27.340	18.680	26.220	33.739	30.665	39.847	49.120
Internacional Não Regular	51	75	100	62	92	123	89	136	184
Aviação Geral	29.544	43.218	63.221	36.568	56.660	87.789	52.104	92.648	164.739
Total	44.570	64.459	90.661	55.310	82.972	121.651	82.858	132.631	214.043
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	26,21	-5,52	6,86	5,89
Internacional Não Regular	13,30	111,55	8,55	7,35
Aviação Geral	14,38	9,76	7,69	7,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	4,72	6,60	4,38	4,27
Internacional Não Regular	-26,32	106,45	4,17	3,99
Aviação Geral	4,68	8,58	5,57	5,04
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	100%	–	–	–	–	–	–	–	15	0,20
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	100%	–	–	–	–	–	–	–	15	0,53
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Jacarepaguá, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico total do aeroporto (mercados doméstico e internacional não regulares), no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Total Geral	18/10	11:00-11:59	36	12/2	15:00-15:59	30	27/12	15:00-15:59	48

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não opera no aeroporto

*** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		36			30			48	
2010	37	53	73	31	44	61	49	70	97
2015	46	68	97	38	56	80	61	90	129
2025	64	99	153	54	82	127	86	132	204

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 27/12 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	24	50	35	45	66
	Desembarque	24	50	35	45	66
	Total	48	100	70	90	132

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Jacarepaguá, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

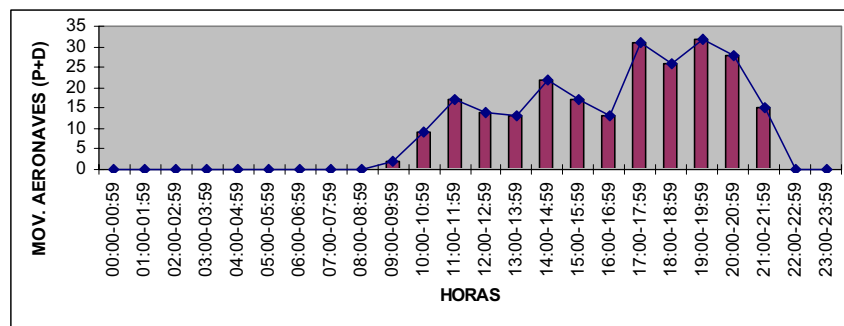
Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			6			5			1
Asa Rotativa			17			26			14
Toque Arremetida			–			–			240
Total Geral	6/5	19:00-19:59	23	24/4	19:00-19:59	31	20/4	21:00-21:59	255*

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto
* Inclui toque-arremetida

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2015	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2025	100%	–	–	–	–	–	–	–	15

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		6			5			1	
2010	6	9	13	5	8	11	1	2	2
2015	8	12	17	7	10	14	1	2	3
2025	11	17	27	9	14	23	2	3	5

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		17			26			14	
2010	18	26	36	27	40	56	15	21	30
2015	22	33	49	34	51	75	18	27	40
2025	30	48	77	46	73	118	25	39	64

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			240	
2010	–	–	–	–	–	–	253	366	514
2015	–	–	–	–	–	–	314	471	690
2025	–	–	–	–	–	–	423	677	1092

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Jacarepaguá, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

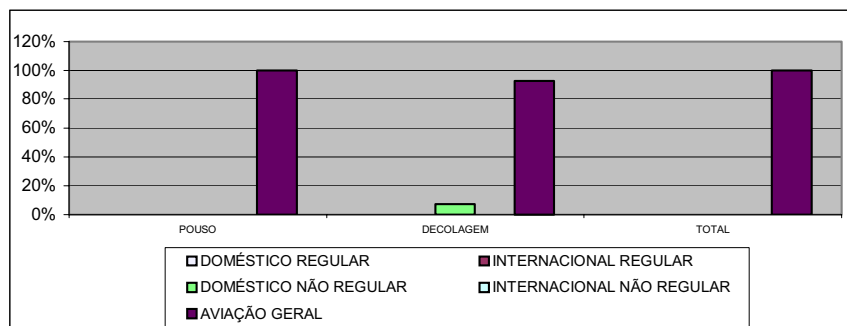
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			1			–
Aviação Geral			23			13			44
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			23			14			44
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			4			3
Total Geral	6/5	19:00-19:59	23	24/11	13:00-13:59	18	24/4	19:00-19:59	47

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

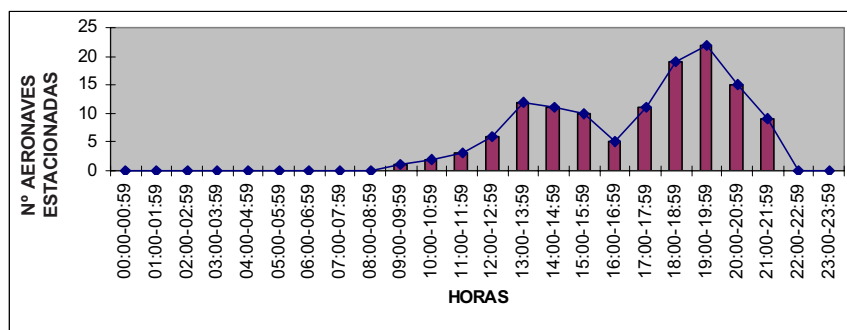
Figura 2 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (19:00 - 19:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A122															
A122															
A122															
AS50															
AS50															
AS50															
AS50															
AS50															
AS50															
AS50															
AS50															
AS50															
AS50															
AS50															
AS50															
AS50 MIL															
AS50 MIL															
AS50 MIL															
AS65															
B06															
B06															
B407															
B407															
B407															
BH06															
C172															
C337															
EC20															
EC55															
H269															
P28R															
P96															
PA34															
PA34															
R44															
R44															
R44															
R44															
R44															
RH44															
S76															
S76															
Total	27	24	23	21	20	23	23	20	19	15	13	13	12	13	12

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2015	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2025	100%	—	—	—	—	—	—	—	15

- Não operou no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		23			14			44	
2010	23	34	47	14	21	29	45	64	91
2015	26	39	57	16	24	35	50	75	109
2025	35	56	91	21	34	55	67	107	173

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	16	36	23	27	39
	Decolagem	28	64	41	48	68
	Total	44	100	64	75	107
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	16	36	23	27	39
	Decolagem	28	64	41	48	68
	Total	44	100	64	75	107
Aeronaves Militares	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	3	100	4	5	7
	Total	3	100	4	5	7
Total Geral	Pouso	16	34	23	27	39
	Decolagem	31	66	45	53	75
	Total	47	100	68	80	114

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	44	45	64	91	50	75	109	67	107	173
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	44	45	64	91	50	75	109	67	107	173

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	24	25	35	50	27	41	60	37	59	95
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	24	25	35	50	27	41	60	37	59	95

- Não operou no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Macaé

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Macaé, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	–	16.433	34.584
Internacional Regular	–	–	9	–
Doméstico Não Regular	289.443	297.696	262.345	305.651
Internacional Não Regular	–	–	8	–
Aviação Geral	1.496	1.011	2.225	1.324
Total Geral	290.939	298.707	281.020	341.559
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	2.917	3.766
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	45.005	41.661	41.155	46.317
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	799	441	887	947
Total	45.804	42.102	44.959	51.030
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	1.104
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	1.104
Total Geral	45.804	42.102	44.959	52.134
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	–	–	1.360	5.002
Internacional Regular	–	–	30	–
Doméstico Não Regular	–	–	418.770	369.074
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	–	–	420.160	374.076
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	38.371	45.893	54.889	54.343	65.000	77.748	108.714	130.035	155.538
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	343.836	489.029	634.607	487.647	688.676	890.230	953.447	1.244.808	1.540.273
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	2.609	3.817	5.584	3.567	5.528	8.565	6.528	11.608	20.641
Total Geral	384.816	538.739	695.080	545.557	759.204	976.543	1.068.689	1.386.451	1.716.452
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	3.141	3.757	4.493	3.879	4.640	5.550	5.950	7.117	8.513
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	49.119	69.861	90.658	62.518	88.291	114.132	105.938	138.312	171.141
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	1.087	1.590	2.326	1.346	2.086	3.232	1.920	3.414	6.071
Total	53.347	75.208	97.477	67.743	95.017	122.914	113.808	148.843	185.725
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	53.347	75.208	97.477	67.743	95.017	122.914	113.808	148.843	185.725
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	25.326	34.716	47.587	34.153	49.507	71.764	62.507	103.081	169.991
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	539.678	692.849	845.078	721.067	956.221	1.189.765	1.170.559	1.651.795	2.129.286
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	565.004	727.565	892.665	755.220	1.005.728	1.261.529	1.233.066	1.754.876	2.299.277
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	5,82	7,21	7,18
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1,83	9,86	7,09	6,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-3,99	23,59	7,69	7,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	-0,05	4,31	4,37
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	0,96	8,57	4,79	4,59
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	5,83	10,92	5,58	5,05
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	–	47,33	7,36	7,61
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	13,42	6,66	5,62
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	23%	77%	–	–	–	–	–	45	0,13
2005*	1%	48%	51%	–	–	–	–	–	27	0,25
2010	–	30%	53%	17%	–	–	–	–	48	0,14
2015	–	35%	40%	25%	–	–	–	–	52	0,15
2025	–	40%	25%	35%	–	–	–	–	56	0,18

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Macaé, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

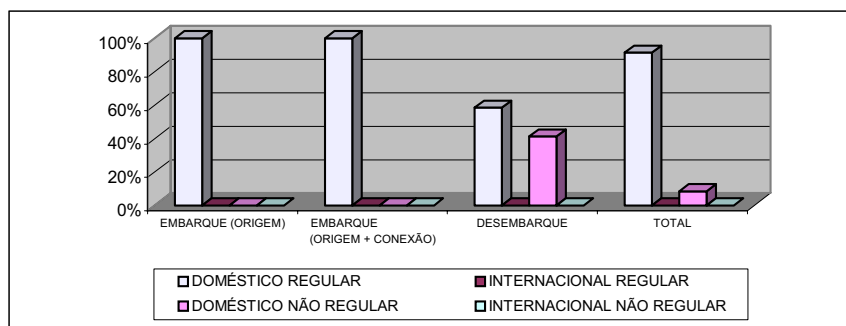
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	3/11	17:00-17:59	53	3/11	17:00-17:59	53	26/10	08:00-08:59	55	21/9	17:00-17:59	75
Não Regular	21/7	07:00-07:59	133	21/7	07:00-07:59	133	5/5	15:00-15:59	113	4/11	09:00-09:59	166
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	9/5	07:00-07:59	141	9/5	07:00-07:59	141	12/3	11:00-11:59	121	15/12	09:00-09:59	172

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 10% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Macaé. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		53			53			55			75	
2010	59	70	84	59	70	84	61	73	87	83	100	119
2015	77	92	110	77	92	110	80	95	114	108	130	155
2025	130	156	186	130	156	186	135	162	193	184	221	264

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 21/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

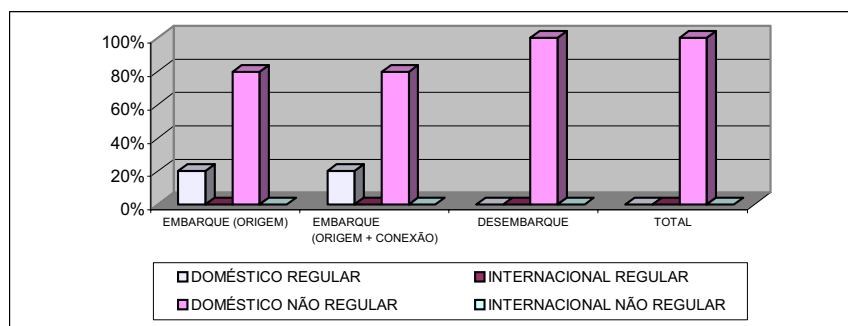
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	47	63	62	81	138
	Embarque (Origem + Conexão)	47	63	62	81	138
	Desembarque	28	37	38	49	83
	Total	75	100	100	130	221
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	7	100	9	12	21
	Total	7	100	9	12	21
Total Geral	Embarque (Origem)	47	57	62	81	138
	Embarque (Origem + Conexão)	47	57	62	81	138
	Desembarque	35	43	47	61	104
	Total	82	100	109	142	242

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 90% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Macaé. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		133			133			113			166	
2010	138	196	255	138	196	255	117	167	217	172	245	318
2015	180	255	330	180	255	330	153	216	280	225	318	411
2025	299	392	487	299	392	487	254	333	413	373	489	607

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 04/11 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

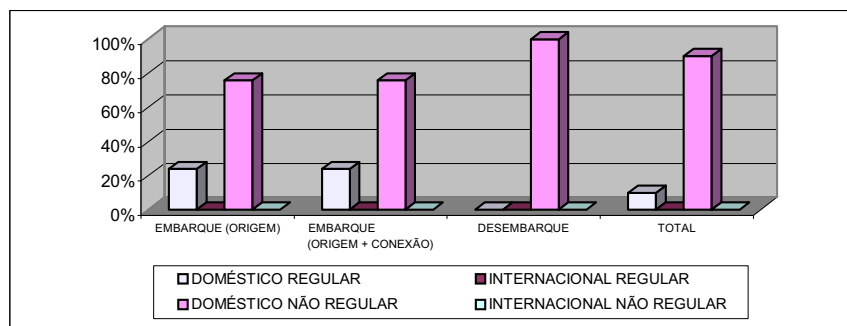
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	90	54	133	172	265
	Embarque (Origem + Conexão)	90	54	133	172	265
	Desembarque	76	46	112	146	224
	Total	166	100	245	318	489
Total Geral	Embarque (Origem)	90	54	133	172	265
	Embarque (Origem + Conexão)	90	54	133	172	265
	Desembarque	76	46	112	146	224
	Total	166	100	245	318	489

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		141			141			121			172	
2010	151	211	273	151	211	273	130	181	234	184	257	333
2015	193	268	345	193	268	345	165	230	296	235	327	420
2025	321	416	515	321	416	515	275	357	442	391	507	628

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 15/12 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	6	35	9	11	18
	Embarque (Origem + Conexão)	6	35	9	11	18
	Desembarque	11	65	16	21	32
	Total	17	100	25	32	50
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	80	52	120	152	236
	Embarque (Origem + Conexão)	80	52	120	152	236
	Desembarque	75	48	112	143	221
	Total	155	100	232	295	457
Total Geral	Embarque (Origem)	86	50	129	163	254
	Embarque (Origem + Conexão)	86	50	129	163	254
	Desembarque	86	50	128	164	253
	Total	172	100	257	327	507

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Macaé, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

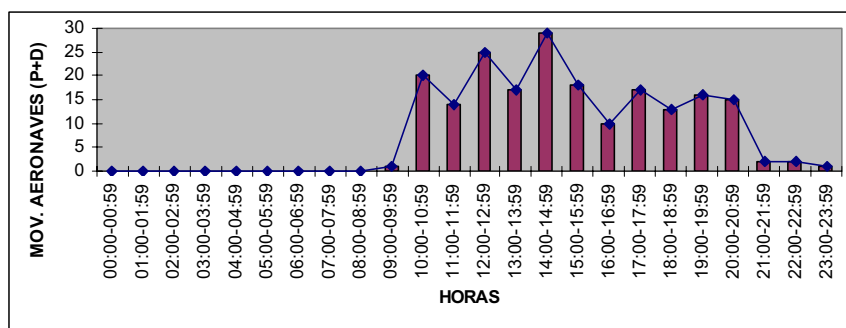
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			2			1			2
Asa Rotativa			16			18			27
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	21/7	14:00-14:59	18	15/6	10:00-10:59	19	15/6	14:00-14:59	29

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	97%	3%	–	–	–	–	–	–	15
2010	89%	5%	5%	1%	–	–	–	–	18
2015	81%	7%	9%	3%	–	–	–	–	21
2025	75%	8%	12%	5%	–	–	–	–	24

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			1			2	
2010	2	3	4	1	1	2	2	3	4
2015	3	4	5	1	2	2	3	4	5
2025	3	5	6	2	2	3	3	5	6

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		16			18			27	
2010	16	23	30	18	26	34	28	39	50
2015	21	29	38	23	33	42	35	49	64
2025	28	37	46	31	41	51	47	62	77

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Macaé, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

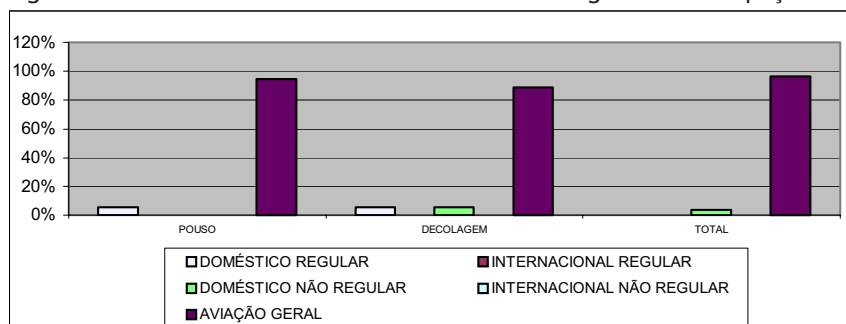
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			–
Não Regular			–			1			1
Aviação Geral			17			16			28
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			18			18			29
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	21/7	14:00-14:59	18	9/3	12:00-12:59	18	15/6	14:00-14:59	29

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

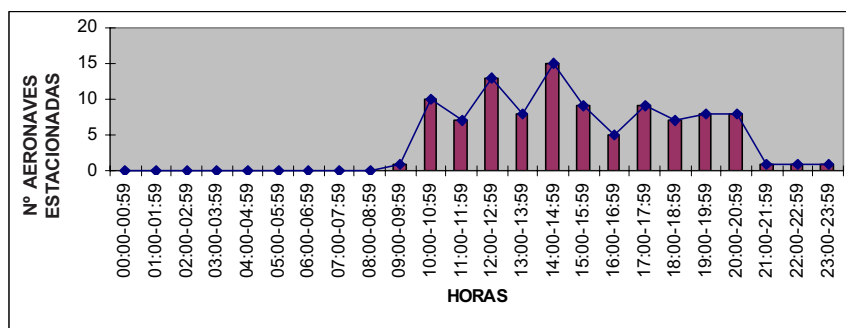
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (14:00 - 14:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AS32															
AS50															
B12															
B12															
B12															
B12															
B12															
B12															
B12															
L410															
PA34															
PUMA															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
S76															
SK76															
Total	16	16	16	14	15	16	18	17	16	16	19	19	19	18	17

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	97%	3%	–	–	–	–	–	–	15
2010	89%	5%	5%	1%	–	–	–	–	18
2015	81%	7%	9%	3%	–	–	–	–	21
2025	75%	8%	12%	5%	–	–	–	–	24

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		18			18			29	
2010	18	26	34	18	26	34	30	42	54
2015	23	33	42	23	33	42	38	53	68
2025	33	44	55	33	44	55	54	70	88

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	2	2	2
	Total	1	100	2	2	2
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	16	57	23	29	39
	Decolagem	12	43	17	22	29
	Total	28	100	40	51	68
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	16	55	23	29	39
	Decolagem	13	45	19	24	31
	Total	29	100	42	53	70
Total Geral	Pouso	16	55	23	29	39
	Decolagem	13	45	19	24	31
	Total	29	100	42	53	70

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	28	28	34	42	32	42	52	42	54	68
Faixa 2	1	1	3	4	2	4	6	4	6	8
Faixa 3	–	1	3	4	2	4	6	4	5	6
Faixa 4	–	–	2	4	2	3	4	4	5	6
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	29	30	42	54	38	53	68	54	70	88

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	18	18	20	22	20	24	28	24	30	36
Faixa 2	–	1	2	2	1	2	3	2	3	4
Faixa 3	–	1	2	2	1	2	3	2	3	3
Faixa 4	–	–	1	2	1	2	2	2	3	3
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	18	20	25	28	23	30	36	30	39	46

- Não opera no aeroporto

Montes Claros/Mário Ribeiro

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1, consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Montes Claros/Mário Ribeiro, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves e ao agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	61.097	48.543	67.152	77.782
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	785	414	416	1.033
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	2.562	1.449	2.254	2.489
Total Geral	64.444	50.406	69.822	81.304
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	2.510	2.736	2.732	3.407
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	378	264	294	320
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	1.963	1.188	1.553	1.561
Total	4.851	4.188	4.579	5.288
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	512	520	516
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	512	520	516
Total Geral	4.851	4.700	5.099	5.804
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	211.580	187.610	171.710	162.329
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	5.852
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	211.580	187.610	171.710	168.181
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2, a seguir, apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazos.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	85.408	102.150	122.173	120.959	144.680	173.053	241.979	289.437	346.201
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	759	1.073	1.386	1.065	1.496	1.925	2.041	2.652	3.270
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	2.698	3.829	5.433	3.537	5.291	7.916	5.956	10.114	17.173
Total Geral	88.865	107.052	128.992	125.561	151.467	182.894	249.976	302.203	366.644
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	2.979	3.519	4.156	3.779	4.465	5.274	6.303	7.446	8.797
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	399	365	729	507	712	916	816	1.061	1.308
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	2.249	3.191	4.528	2.807	4.199	6.282	3.842	6.525	11.079
Total	5.627	7.275	9.413	7.093	9.376	12.472	10.961	15.032	21.184
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	599	847	1.094	761	1.068	1.375	1.224	1.591	1.962
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	599	847	1.094	761	1.068	1.375	1.224	1.591	1.962
Total Geral	6.226	8.122	10.507	7.854	10.444	13.847	12.185	16.623	23.146
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	211.050	284.123	382.496	276.515	392.406	556.868	477.562	765.333	1.226.512
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	86.027	110.443	134.710	114.942	152.426	189.654	186.593	263.305	339.419
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	297.077	394.566	517.206	391.457	554.832	746.522	664.155	1.028.638	1.565.931
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	8,38	5,66	7,21	7,18
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	9,58	7,62	6,87	5,89
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-0,95	9,00	6,68	6,69
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	10,72	0,65	4,88	5,25
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	9,46	12,04	4,73	4,07
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	9,26	15,37	5,64	4,51
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	10,42	4,75	8,30
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	–	11,85	6,67	6,57
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	79,96	6,66	11,55
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5, constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	95%	5%	–	–	–	–	52	0,47
2005*	1%	–	98%	1%	–	–	–	–	41	0,52
2010	–	–	80%	20%	–	–	–	–	56	0,49
2015	–	–	75%	25%	–	–	–	–	59	0,51
2025	–	–	67%	28%	5%	–	–	–	65	0,53

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Montes Claros, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico total do mercado, no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	17/9	09:00–09:59	55	16/10	23:00-23:59	60	23/3	13:00-13:59	91

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
 - Não operou no aeroporto
 *** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		55			60			91	
2010	72	87	105	79	95	114	119	144	173
2015	102	123	148	111	134	162	169	203	246
2025	203	245	298	221	268	325	336	406	492

Identificado o período entre 13:00h e 13:59h do dia 23/03 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	53	58	84	118	236
	Desembarque	38	42	60	85	170
	Total	91	100	144	203	406

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Montes Claros, considerando-se a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

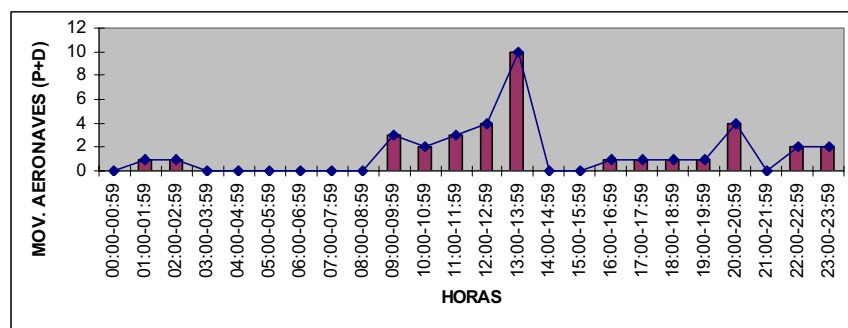
Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			5			6			9
Asa Rotativa			1			1			1
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	11/9	20:00-20:59	6	1/9	13:00-13:59	7	1/9	13:00-13:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	70%	–	30%	–	–	–	–	–	24
2010	65%	–	25%	10%	–	–	–	–	31
2015	60%	–	22%	18%	–	–	–	–	37
2025	57%	–	18%	20%	5%	–	–	–	43

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel), enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			6			9	
2010	5	7	9	6	8	11	9	12	16
2015	8	10	13	9	12	16	14	18	24
2025	11	15	20	13	17	24	19	26	36

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	1	1	2	1	1	2	1	1	2
2015	2	2	3	2	2	3	2	2	3
2025	2	3	4	2	3	4	2	3	4

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves, referentes a 2005. No Aeroporto de Montes Claros, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves

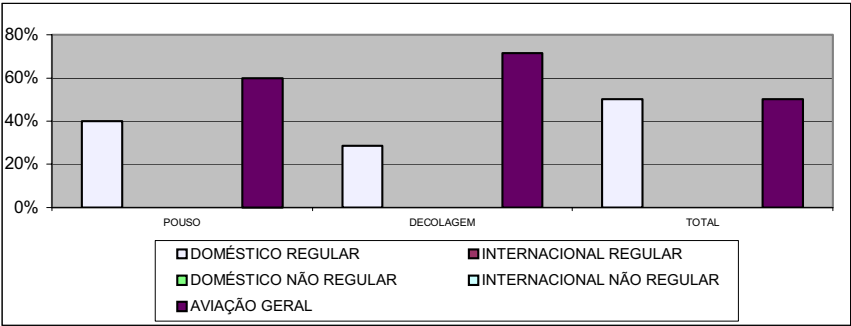
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			2			4
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			3			5			4
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			5			7			8
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			–			–
Total Geral	11/9	20:00-20:59	6	1/9	13:00-13:59	7	22/2	13:00-13:59	8

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

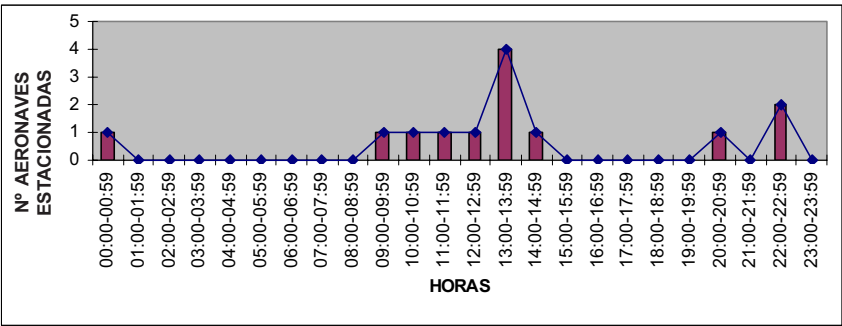
Figura 2 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio durante o dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Pátio de Aeronaves na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (13:00 - 13:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AS65															
AT43															
FK27															
P28R															
PA34															
Total	2	1	3	4	4	3	3	2	2	1	1	1	0	0	0

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	7%	–	93%	–	–	–	–	–	43
2010	10%	–	65%	25%	–	–	–	–	56
2015	10%	–	60%	30%	–	–	–	–	59
2025	10%	–	50%	35%	5%	–	–	–	66

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			7			8	
2010	5	7	9	7	10	13	8	11	14
2015	7	9	12	9	12	16	10	13	18
2025	10	13	19	14	19	26	16	21	30

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego registradas na Figura 2, apresentam-se no Quadro 17 as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	50	3	3	5
	Decolagem	2	50	3	3	5
	Total	4	100	6	6	10
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	1	25	1	2	3
	Decolagem	3	75	4	5	8
	Total	4	100	5	7	11
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	3	38	4	5	8
	Decolagem	5	63	7	8	13
	Total	8	100	11	13	21
Total Geral	Pouso	3	38	4	5	8
	Decolagem	5	63	7	8	13
	Total	8	100	11	13	21

A seguir, no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	4	3	3	4	2	4	4	2	3	4
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	4	4	6	6	6	8	10	8	10	14
Faixa 4	–	1	2	4	2	2	4	4	6	10
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	2	2	2
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	8	8	11	14	10	14	18	16	21	30

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	2	2	3	3	3	4	5	4	5	7
Faixa 4	–	1	1	2	1	1	2	2	3	5
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	1	1	1
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	4	5	6	7	5	7	9	8	11	15

- Não opera no aeroporto

Carlos Prates

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Carlos Prates, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	10.062	7.280	9.066	13.648
Total Geral	10.062	7.280	9.066	13.648
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	11.998	8.655	8.973	11.956
Total	11.998	8.655	8.973	11.956
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	11.998	8.655	8.973	11.956
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
	Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)								
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	10.632	15.554	22.752	14.538	22.525	34.901	26.601	47.301	84.107
Total Geral	10.632	15.554	22.752	14.538	22.525	34.901	26.601	47.301	84.107
	Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras								
	Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)								
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	9.245	13.525	19.785	11.447	17.736	27.481	16.420	29.198	51.917
Total	9.245	13.525	19.785	11.447	17.736	27.481	16.420	29.198	51.917
	Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)								
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	9.245	13.525	19.785	11.447	17.736	27.481	16.420	29.198	51.917
	Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg								
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	10,70	2,65	7,69	7,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	-0,12	2,50	5,57	5,11
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico (Regular e Não Regular)

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	100%	-	-	-	-	-	-	-	15	0,07
2005*	100%	-	-	-	-	-	-	-	15	0,08
2010	100%	-	-	-	-	-	-	-	15	0,08
2015	100%	-	-	-	-	-	-	-	15	0,08
2025	100%	-	-	-	-	-	-	-	15	0,11

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional (Regular e Não Regular)

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Carlos Prates, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico não regular no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

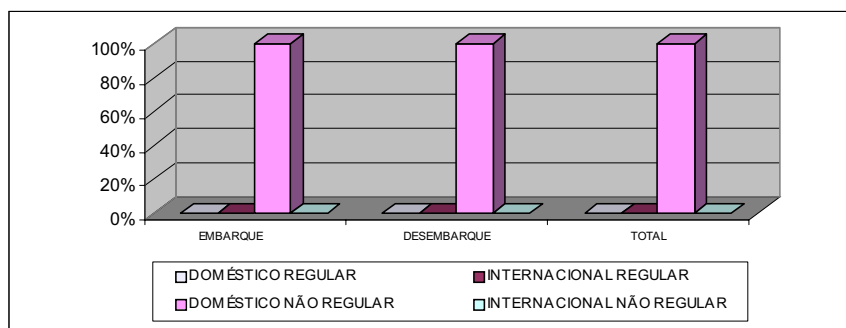
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	10/05	16:00 -16:59	12	02/04	10:00 -10:59	10	15/06	10:00-10:59	18
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	10/05	16:00 -16:59	12	02/04	10:00 -10:59	10	15/6	10:00-10:59	18

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por 100% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Carlos Prates. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque			Desembarque			Total		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			10			18	
2010	14	20	29	11	17	24	20	30	44
2015	19	29	44	15	24	37	28	43	67
2025	34	60	107	28	50	89	51	90	161

Identificado o período entre 10:00h e 10:59h do dia 15/06 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

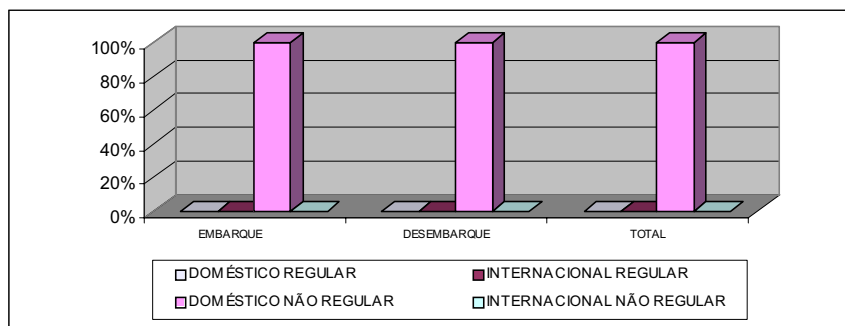
Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	16	89	27	38	80
	Desembarque	2	11	3	5	10
	Total	18	100	30	43	90
Total Geral	Embarque	16	89	27	38	80
	Desembarque	2	11	3	5	10
	Total	18	100	30	43	90

II.1.2 Tráfego Total Geral

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 2 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Desembarque			Total		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			10			18	
2010	14	20	29	11	17	24	20	30	44
2015	19	29	44	15	24	37	28	43	67
2025	34	60	107	28	50	89	51	90	161

Identificado o período entre 10:00h e 10:59h do dia 15/06 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	16	89	27	38	80
	Desembarque	2	11	3	5	10
	Total	18	100	30	43	90
Total Geral	Embarque	16	89	27	38	80
	Desembarque	2	11	3	5	10
	Total	18	100	30	43	90

- Não operou no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 11 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Carlos Prates, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 11 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)							
	Pouso			Decolagem			Total	
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Qtd.
Asa Fixa			9			9		18
Asa Rotativa			1			—		—
Toque Arremetida			—			—		3
Total Geral	14/05	20:00-20:59	10	01/05	15:00-15:59	9	01/05	15:00-15:59

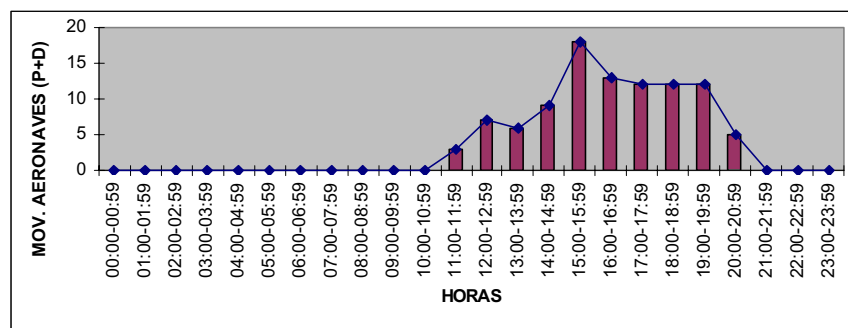
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

* Inclui toque-arremetida

A Figura 3 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 3 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operação
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 12 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 12 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2015	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2025	100%	—	—	—	—	—	—	—	15

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 13 e 14 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 15, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 13 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		9			9			18	
2010	10	14	21	10	14	21	19	29	42
2015	11	17	26	11	17	26	22	34	52
2025	12	22	39	12	22	39	25	44	79

Quadro 14 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			—			—	
2010	1	2	2	—	—	—	—	—	—
2015	1	2	3	—	—	—	—	—	—
2025	1	2	4	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 15 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			3	
2010	–	1	1	–	–	–	3	5	7
2015	–	1	1	–	–	–	4	6	9
2025	–	1	1	–	–	–	4	7	13

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 16 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Carlos Prates, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

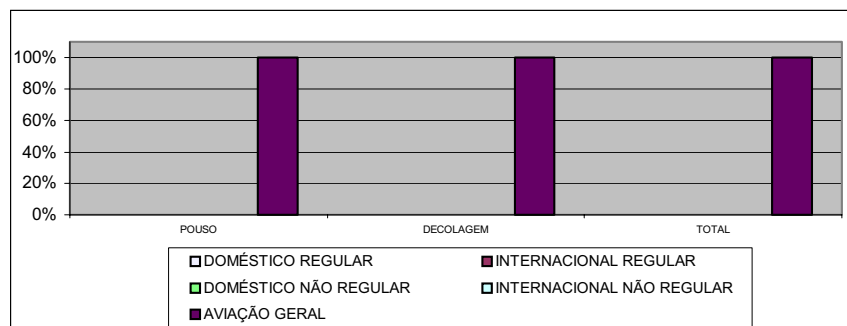
Quadro 16 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			6			7			12
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			6			7			12
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			2			0			6
Total Geral	05/03	20:00-20:59	8	12/03	12:00-12:59	7	05/03	20:00-20:59	18

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

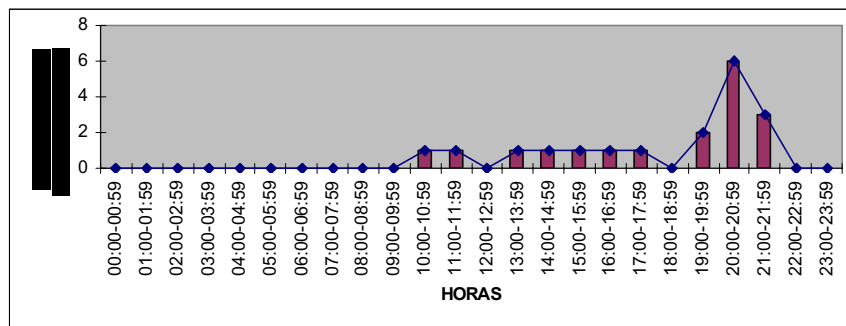
Figura 4 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 5 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 5 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 6 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 6 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (20:00 - 20:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AS50															
AS50 MIL															
AS50 MIL															
AS50 MIL															
AS50 MIL															
AS50 MIL															
AS50 MIL															
C150															
C150															
C172															
C310															
EAGL															
FV5															
FV5															
PA-31															
PA-31															
SU26															
SU26															
Total	9	8	8	8	5	5	6	6	7	9	8	8	9	9	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 17).

Quadro 17 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2015	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2025	100%	—	—	—	—	—	—	—	15

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 18 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			7			12	
2010	10	14	21	9	13	19	15	22	32
2015	12	18	28	10	16	24	17	28	42
2025	15	26	46	13	23	41	22	40	70

A partir das projeções médias constantes no Quadro 18 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 4, são apresentadas no Quadro 19, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 19 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	6	50	11	14	20
	Decolagem	6	50	11	14	20
	Total	12	100	22	28	40
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	6	50	11	14	20
	Decolagem	6	50	11	14	20
	Total	12	100	22	28	40
Aeronaves Militares	Pouso	2	33	4	5	7
	Decolagem	4	67	7	9	13
	Total	6	100	11	14	20
Total Geral	Pouso	8	44	15	19	27
	Decolagem	10	56	18	23	33
	Total	18	100	33	42	60

A seguir no Quadro 20 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	12	15	22	32	17	28	42	22	40	70
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	12	15	22	32	17	28	42	22	40	70

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 20, é mostrado a seguir, no Quadro 21, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 21 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	7	8	11	16	9	14	21	11	20	35
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	7	8	11	16	9	14	21	11	20	35

- Não operou no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Santos Dumont

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Santos Dumont, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	5.586.941	5.378.833	4.853.595	3.550.247
Internacional Regular	–	–	1.796	–
Doméstico Não Regular	39.387	3.329	31.480	11.699
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	–	617	435	351
Total Geral	5.626.328	5.382.779	4.887.306	3.562.297
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	91.867	71.032	58.301	45.742
Internacional Regular	–	–	1	–
Doméstico Não Regular	5.788	5.941	1.852	1.721
Internacional Não Regular	10	–	12	22
Aviação Geral	19.479	14.320	19.690	18.561
Total	117.144	91.293	79.856	66.046
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	117.144	91.293	79.856	66.046
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	5.895.770	6.307.840	6.678.480	4.518.598
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	6.830	3.460	22.780	1.433
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	5.902.600	6.311.300	6.701.260	4.520.031
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	3.937.190	4.648.691	5.488.769	5.450.235	6.435.600	7.599.113	10.418.749	12.302.498	14.526.837
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	44.267	62.960	81.703	62.782	88.664	114.614	122.753	160.264	198.304
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	2.827	4.011	5.692	3.705	5.542	8.292	6.239	10.594	17.990
Total Geral	3.984.284	4.715.662	5.576.164	5.516.722	6.529.806	7.722.019	10.547.741	12.473.356	14.743.131
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	50.476	59.598	70.368	65.050	76.810	90.697	119.374	140.957	166.443
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	6.323	8.994	11.671	8.049	11.367	14.694	13.639	17.807	22.033
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	20.486	29.069	41.247	25.552	38.227	57.188	35.451	60.197	102.216
Total	77.285	97.661	123.286	98.651	126.404	162.579	168.464	218.961	290.692
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	77.285	97.661	123.286	98.651	126.404	162.579	168.464	218.961	290.692
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	4.968.655	6.835.865	9.404.767	6.739.741	9.812.200	14.285.307	12.482.084	20.704.906	34.344.677
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	48.759	62.598	76.352	65.148	86.394	107.495	105.759	149.239	192.380
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	5.017.414	6.898.463	9.481.119	6.804.889	9.898.594	14.392.802	12.587.843	20.854.145	34.537.057
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-14,03	5,54	6,72	6,69
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-33,28	40,02	7,09	6,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	–	62,78	6,68	6,69
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-20,74	5,43	5,21	6,26
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-33,26	39,20	4,79	4,59
Internacional Não Regular	30,06	–	–	–
Aviação Geral	-1,60	9,39	5,63	4,65
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-8,49	8,63	7,5	7,75
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-40,58	112,84	6,66	5,62
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	1%	1%	–	98%	–	–	–	132	0,63
2005*	–	2%	1%	–	97%	–	–	–	123	0,61
2010	1%	2%	2%	–	96%	–	–	–	130	0,60
2015	1%	2%	3%	–	94%	–	–	–	129	0,65
2025	1%	3%	3%	–	94%	–	–	–	128	0,68

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Santos Dumont, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

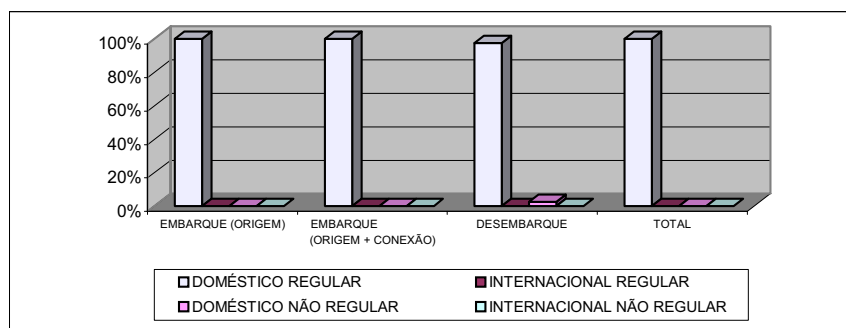
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	12/12	09:00-09:59	695	12/12	09:00-09:59	695	30/6	18:00-18:59	706	27/10	18:00-18:59	1263
Não Regular	7/7	10:00-10:59	120	7/7	10:00-10:59	120	5/2	13:00-13:59	130	7/9	08:00-08:59	130
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	22/9	08:00-08:59	696	9/5	08:00-08:59	701	15/4	19:00-19:59	710	13/5	19:00-19:59	1270

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 100% do movimento total de passageiros do Aeroporto Santos Dumont. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		695			695			706			1.263	
2010	771	910	1.074	771	910	1.074	783	924	1.091	1.401	1.654	1.953
2015	960	1.134	1.339	960	1.134	1.339	975	1.152	1.360	1.745	2.061	2.433
2025	1.560	1.842	2.175	1.560	1.842	2.175	1.585	1.872	2.210	2.835	3.348	3.953

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 27/10 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

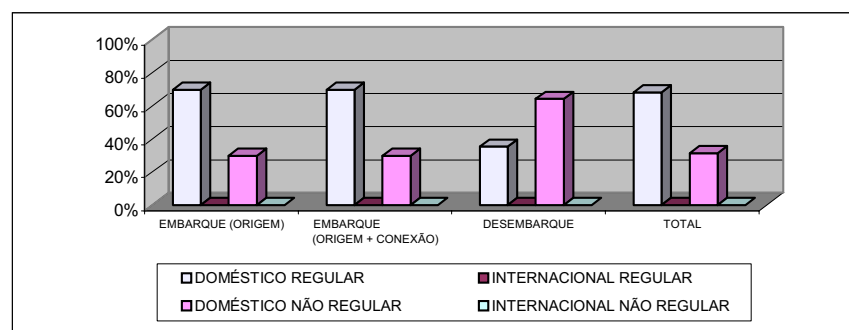
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	706	56	924	1.152	1.872
	Embarque (Origem + Conexão)	706	56	924	1.152	1.872
	Desembarque	557	44	730	909	1.476
	Total	1.263	100	1.654	2.061	3.348
Total Geral	Embarque (Origem)	706	56	924	1.152	1.872
	Embarque (Origem + Conexão)	706	56	924	1.152	1.872
	Desembarque	557	44	730	909	1.476
	Total	1.263	100	1.654	2.061	3.348

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Santos Dumont. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		120			120			130			130	
2010	127	180	235	127	180	235	137	195	255	137	195	255
2015	152	215	281	152	215	281	165	233	304	165	233	304
2025	265	351	445	265	351	445	287	381	482	287	381	482

Identificado o período entre 08:00h e 08:59h do dia 07/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

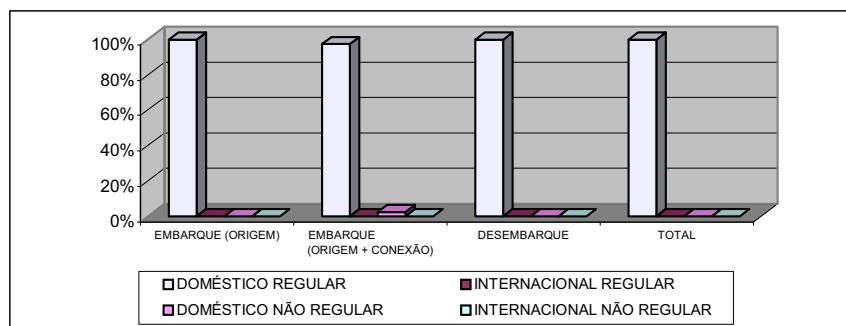
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	130	100	195	233	381
	Embarque (Origem + Conexão)	130	100	195	233	381
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	130	100	195	233	381
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	114	41	171	205	334
	Embarque (Origem + Conexão)	114	41	171	205	334
	Desembarque	167	59	251	300	489
	Total	281	100	422	504	823
Total Geral	Embarque (Origem)	244	59	366	438	715
	Embarque (Origem + Conexão)	244	59	366	438	715
	Desembarque	167	41	251	300	489
	Total	411	100	617	737	1.204

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		696			701			710			1.270	
2010	778	921	1.089	784	928	1.097	794	940	1.111	1.420	1.681	1.988
2015	970	1.148	1.358	977	1.156	1.368	990	1.171	1.385	1.770	2.095	2.478
2025	1.577	1.864	2.204	1.588	1.878	2.219	1.608	1.902	2.248	2.877	3.402	4.021

Identificado o período entre 19:00h e 19:59h do dia 13/05 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		696			701			710			1.270	
2010	778	921	1.089	784	928	1.097	794	940	1.111	1.420	1.681	1.988
2015	970	1.148	1.358	977	1.156	1.368	990	1.171	1.385	1.770	2.095	2.478
2025	1.577	1.864	2.204	1.588	1.878	2.219	1.608	1.902	2.248	2.877	3.402	4.021

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Santos Dumont, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

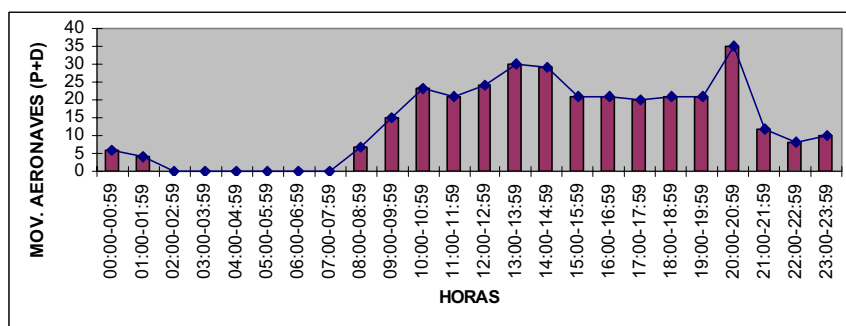
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			15			24			23
Asa Rotativa			1			3			12
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	30/8	12:00-12:59	16	5/6	18:00-18:59	27	28/10	20:00-20:59	35

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	60%	6%	–	–	34%	–	–	–	51
2010	58%	5%	4%	–	33%	–	–	–	56
2015	55%	4%	9%	–	32%	–	–	–	57
2025	52%	3%	13%	–	32%	–	–	–	58

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.
Gerência de Estudos e Pesquisas - GEPQ

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		15			24			23	
2010	16	20	25	25	32	40	24	31	39
2015	19	24	31	30	38	49	28	36	47
2025	28	36	48	45	58	77	43	56	74

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			3			12	
2010	1	1	2	3	4	5	13	16	20
2015	1	2	2	4	5	6	15	19	24
2025	2	2	3	6	7	10	22	29	38

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Santos Dumont, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

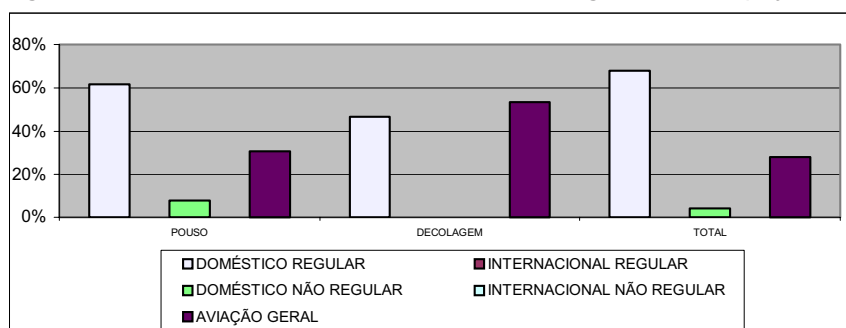
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			8			7			17
Não Regular			1			—			1
Aviação Geral			4			8			7
Internacional									
Regular			—			—			—
Não Regular			—			1			—
Total Aeronaves de Passageiros			13			16			25
Aeronaves Cargueiras			—			—			—
Aeronaves Militares			1			3			2
Total Geral	11/11	13:00-13:59	14	25/11	15:00-15:59	19	16/8	11:00-11:59	27

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

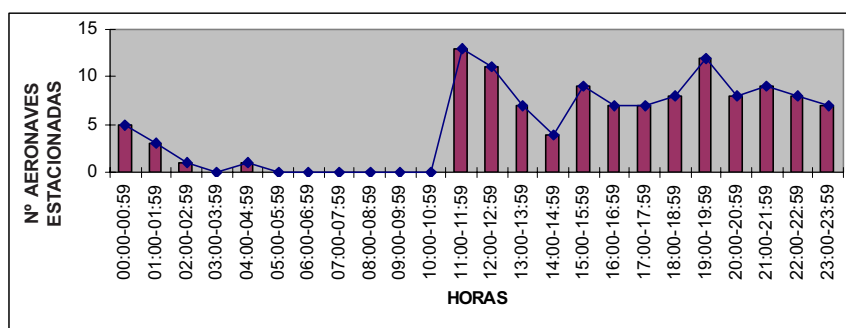
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (11:00 - 11:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A319															
A319															
A319															
A319															
A319															
A319															
A319															
B733															
B733															
B733															
B733															
B737															
B737															
B737															
B737															
B737															
BE20															
BE40															
BH06 (MIL)															
BH06 (MIL)															
C525															
C525															
C750															
FK27															
L410															
RH22															
R22															
S76															
Total	16	17	11	10	8	8	8	9	9	9	9	10	9	10	9

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	3%	1%	2%	—	94%	—	—	—	129
2010	2%	1%	2%	—	95%	—	—	—	130
2015	2%	1%	1%	—	96%	—	—	—	131
2025	1%	1%	1%	—	97%	—	—	—	132

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		13			16			25	
2010	14	18	23	18	22	28	28	35	44
2015	17	21	27	20	26	34	32	41	53
2025	24	31	42	30	39	51	46	60	80

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	8	47	11	13	19
	Decolagem	9	53	13	15	22
	Total	17	100	24	28	41
Doméstico Não Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	2	29	3	3	5
	Decolagem	5	71	7	8	12
	Total	7	100	10	11	17
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	10	40	14	16	24
	Decolagem	15	60	21	25	36
	Total	25	100	35	41	60
Aeronaves Militares	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	2	100	3	3	5
	Total	2	100	3	3	5
Total Geral	Pouso	10	37	14	16	24
	Decolagem	17	63	24	28	41
	Total	27	100	38	44	65

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	8	9	10	12	10	11	12	12	14	18
Faixa 2	1	1	2	3	2	3	5	4	6	8
Faixa 3	1	1	2	3	2	3	5	4	6	8
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	15	17	21	26	18	24	31	26	34	46
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	25	28	35	44	32	41	53	46	60	80

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	6	6	7	7	7	7	8	8	9	10
Faixa 2	–	1	1	2	1	2	3	2	3	4
Faixa 3	–	1	1	2	1	2	3	2	3	4
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	10	11	13	15	12	15	19	15	20	25
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	16	19	22	26	21	26	33	27	35	43

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Vitória

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Vitória, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	1.240.597	1.136.705	1.141.222	1.433.930
Internacional Regular	–	–	210	149
Doméstico Não Regular	20.540	32.877	100.507	75.931
Internacional Não Regular	***	–	122	–
Aviação Geral	5.874	4.708	4.161	7.568
Total Geral	1.267.011	1.174.290	1.246.222	1.517.578
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	24.522	17.420	15.496	16.801
Internacional Regular	–	–	***	–
Doméstico Não Regular	4.787	5.242	7.136	7.783
Internacional Não Regular	212	–	10	–
Aviação Geral	2.540	2.170	2.763	2.760
Total	32.061	24.832	25.405	27.344
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	1.080	512	502	556
Internacional Regular	–	–	54	14
Doméstico Não Regular	709	862	1.146	871
Internacional Não Regular	–	194	202	169
Total	1.789	1.568	1.904	1.610
Total Geral	33.850	26.400	27.309	28.954
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	8.557.770	7.480.270	9.153.630	10.158.447
Internacional Regular	–	–	657.580	1.148.843
Doméstico Não Regular	445.720	784.000	499.440	797.613
Internacional Não Regular	3.016.120	2.868.710	4.025.200	4.353.750
Total Geral	12.019.610	11.132.980	14.335.850	16.458.653
Rede TECA	3.720.000	3.932.000	5.716.000	6.856.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG

- Não operou no aeroporto

*** Dado não disponível

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	1.820.479	2.151.975	2.543.834	2.525.301	2.985.345	3.529.197	4.847.341	5.730.452	6.774.452
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	126.132	178.278	230.284	177.004	248.449	319.704	339.001	440.509	543.013
Internacional Não Regular	593	876	1.163	889	1.321	1.758	1.752	2.685	3.629
Aviação Geral	5.336	7.571	10.744	6.993	10.462	15.652	11.777	19.997	33.956
Total Geral	1.952.540	2.338.700	2.786.025	2.710.187	3.245.577	3.866.311	5.199.871	6.193.643	7.355.050
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	23.816	28.152	33.279	31.269	36.966	43.700	54.959	64.971	76.808
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	7.883	11.142	14.392	9.944	13.957	17.960	16.142	20.976	25.857
Internacional Não Regular	23	35	46	29	44	59	42	64	87
Aviação Geral	2.964	4.206	5.968	3.680	5.506	8.237	5.120	8.694	14.763
Total	34.686	43.535	53.685	44.922	56.473	69.956	76.263	94.705	117.515
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	736	870	1.028	966	1.142	1.350	1.698	2.007	2.373
Internacional Regular	57	75	98	71	92	121	103	135	176
Doméstico Não Regular	1.243	1.757	2.269	1.568	2.201	2.832	2.545	3.308	4.078
Internacional Não Regular	261	385	511	329	489	561	464	711	962
Total	2.297	3.087	3.906	2.934	3.924	4.864	4.810	6.161	7.589
Total Geral	36.983	46.622	57.591	47.856	60.397	74.820	81.073	100.866	125.104
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	10.777.081	14.827.084	20.399.070	14.618.591	21.282.797	30.985.028	27.073.812	44.909.228	74.494.079
Internacional Regular	881.271	1.149.814	1.500.189	1.275.843	1.664.660	2.171.969	2.648.692	3.455.990	4.509.346
Doméstico Não Regular	892.720	1.146.091	1.397.903	1.192.768	1.581.753	1.968.074	1.936.912	2.759.077	3.581.443
Internacional Não Regular	4.946.722	7.167.485	10.212.233	7.013.275	10.847.296	16.058.166	10.828.505	21.172.193	37.517.263
Total Geral	17.497.794	24.290.474	33.509.395	24.100.477	35.376.506	51.183.237	42.487.921	72.296.488	120.102.131
Rede TECA	6.147.333	9.280.575	13.078.841	7.934.642	13.315.925	19.980.810	12.156.914	24.407.233	41.855.553

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	4,95	8,46	6,77	6,74
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	54,62	18,61	6,86	5,89
Internacional Não Regular	–	–	8,56	7,35
Aviação Geral	8,81	0,01	6,68	6,69
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-11,84	10,88	5,60	5,80
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	17,59	7,44	4,61	4,16
Internacional Não Regular	–	–	4,68	3,82
Aviação Geral	2,81	8,79	5,53	4,67
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-19,85	9,37	5,59	5,80
Internacional Regular	–	39,89	4,17	3,91
Doméstico Não Regular	7,10	15,07	4,61	4,16
Internacional Não Regular	–	17,90	4,90	3,81
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	5,88	7,86	7,50	7,75
Internacional Regular	–	0,02	7,68	7,58
Doméstico Não Regular	21,41	7,52	6,66	5,72
Internacional Não Regular	13,02	10,48	8,64	6,92
Rede TECA	22,61	6,24	7,49	6,25

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	1%	13%	22%	64%	–	–	–	123	0,60
2005*	–	–	–	36%	63%	–	–	–	125	0,66
2010	–	1%	7%	22%	60%	10%	–	–	127	0,60
2015	–	1%	6%	19%	57%	17%	–	–	135	0,60
2025	–	1%	5%	14%	50%	30%	–	–	147	0,60

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Vitória, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

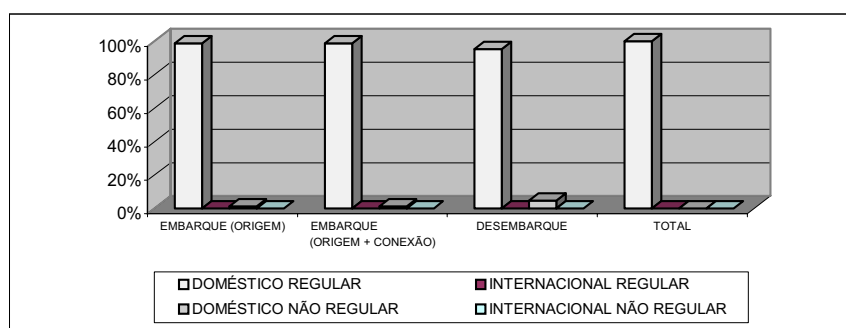
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	29/7	15:00-15:59	458	29/7	15:00-15:59	458	19/7	08:00-08:59	423	12/9	23:00-23:59	608
Não Regular	9/1	15:00-15:59	155	9/1	15:00-15:59	155	22/12	20:00-20:59	151	17/6	20:00-20:59	295
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	21/11	06:00-06:59	469	21/11	06:00-06:59	469	22/7	14:00-14:59	430	27/4	21:00-21:59	631

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 95% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Vitória. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		458			458			423			608	
2010	512	605	715	512	605	715	473	559	660	679	803	949
2015	639	755	893	639	755	893	590	697	825	848	1.003	1.185
2025	1.042	1.232	1.457	1.042	1.232	1.457	963	1.138	1.345	1.384	1.636	1.934

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 12/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

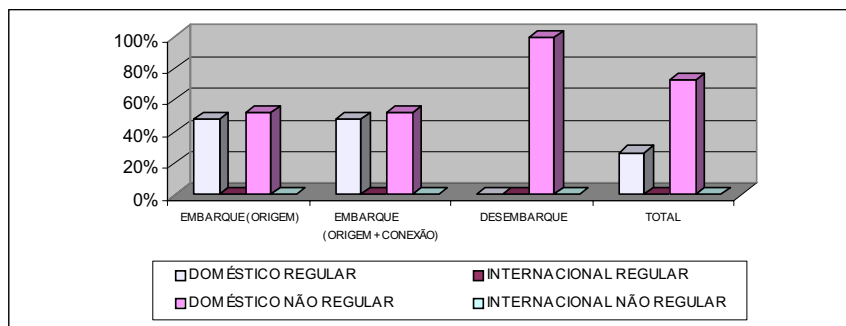
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	97	16	128	160	261
	Embarque (Origem + Conexão)	97	16	128	160	261
	Desembarque	511	84	675	843	1.375
	Total	608	100	803	1.003	1.636
Total Geral	Embarque (Origem)	97	16	128	160	261
	Embarque (Origem + Conexão)	97	16	128	160	261
	Desembarque	511	84	675	843	1.375
	Total	608	100	803	1.003	1.636

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 5% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Vitória. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		155			155			151			295	
2010	159	224	291	159	224	291	155	218	283	302	427	554
2015	189	266	344	189	266	344	184	259	335	359	505	655
2025	306	401	503	306	401	503	298	391	490	582	764	957

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 17/06 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

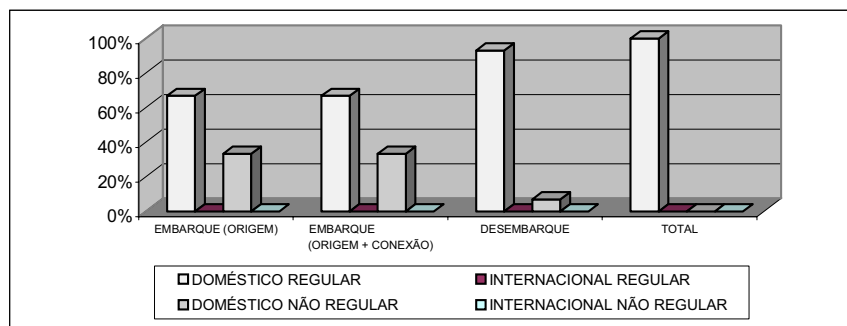
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	140	47	203	240	363
	Embarque (Origem + Conexão)	140	47	203	240	363
	Desembarque	155	53	224	266	401
	Total	295	100	427	506	764
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	108	100	156	185	280
	Total	108	100	156	185	280
Total Geral	Embarque (Origem)	140	35	203	240	363
	Embarque (Origem + Conexão)	140	35	203	240	363
	Desembarque	263	65	380	451	681
	Total	403	100	583	691	1.044

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		469			469			430			631	
2010	531	636	758	531	636	758	487	583	695	714	856	1.019
2015	700	839	999	700	839	999	642	769	916	942	1.128	1.344
2025	1.075	1.280	1.520	1.075	1.280	1.520	985	1.174	1.394	1.446	1.722	2.045

Identificado o período entre 21:00h e 21:59h do dia 27/04 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	92	15	125	164	251
	Embarque (Origem + Conexão)	92	15	125	164	251
	Desembarque	539	85	731	964	1.471
	Total	631	100	856	1.128	1.722
Total Geral	Embarque (Origem)	92	15	125	164	251
	Embarque (Origem + Conexão)	92	15	125	164	251
	Desembarque	539	85	731	964	1.471
	Total	631	100	856	1.128	1.722

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Vitória, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

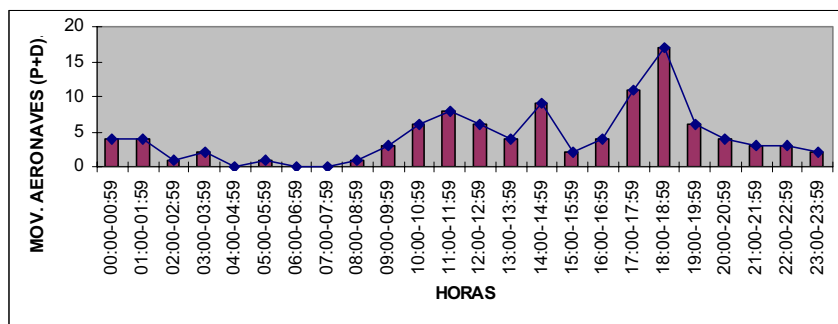
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			5			7			10
Asa Rotativa			10			6			7
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	2/12	12:00-12:59	15	17/11	10:00-10:59	13	9/5	18:00-18:59	17

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	47%	–	18%	24%	6%	6%	–	–	60
2010	39%	5%	16%	22%	10%	8%	–	–	67
2015	36%	5%	14%	20%	15%	10%	–	–	74
2025	30%	5%	12%	18%	20%	15%	–	–	88

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			7			10	
2010	6	7	9	8	10	13	11	14	18
2015	7	8	10	9	12	15	13	17	21
2025	9	11	14	13	16	20	18	23	28

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		10			6			7	
2010	11	14	18	7	9	11	8	10	13
2015	13	17	21	8	10	13	9	12	15
2025	18	23	28	11	14	17	13	16	20

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Vitória, esta hora-pico de pátio registra horário de decolagem e total coincidentes, distintos, por sua vez, da hora-pico de pouso.

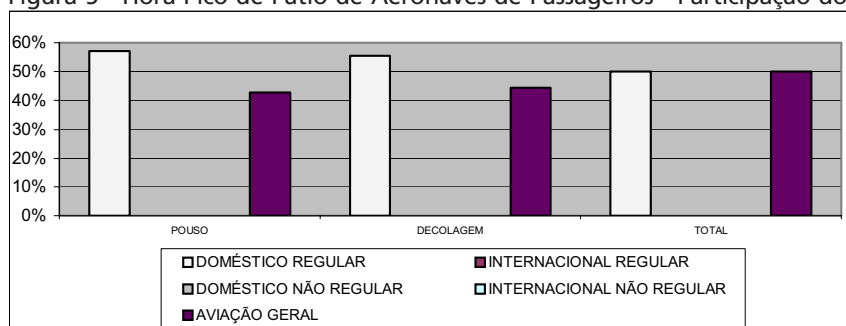
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			4			5			8
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			3			4			8
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			7			9			16
Aeronaves Cargueiras			2			1			1
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	18/7	18:00-18:59	9	9/5	18:00-18:59	10	9/5	18:00-18:59	17

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

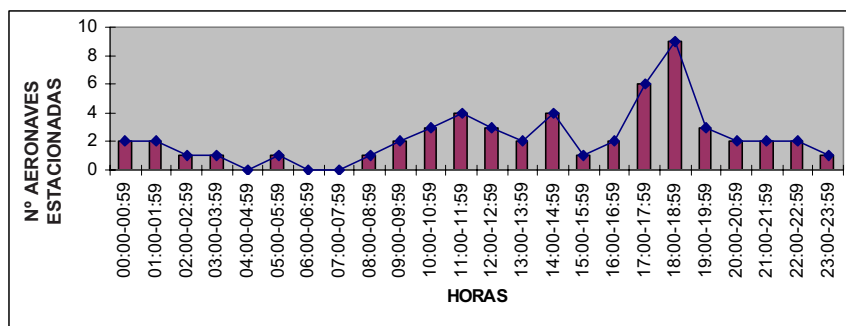
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (18:00 - 18:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A319															
AT43															
B12															
B12															
B12															
B12															
B105															
B105															
B735															
B737															
B763 CRG															
EC35															
FK10															
FK27															
LJ55															
Total	10	9	9	8	8	9	8	9	9	8	6	5	4	5	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	6%	—	16%	60%	18%	—	—	—	105
2010	6%	2%	10%	20%	37%	25%	—	—	128
2015	6%	2%	6%	16%	42%	28%	—	—	136
2025	6%	2%	4%	6%	44%	38%	—	—	148

- Não operou no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		7			9			16	
2010	8	11	13	11	14	17	19	25	30
2015	10	12	15	13	16	20	22	28	35
2025	13	17	21	17	21	26	31	37	47

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	3	38	5	5	7
	Decolagem	5	63	8	9	12
	Total	8	100	13	14	19
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	4	50	6	7	9
	Decolagem	4	50	6	7	9
	Total	8	100	12	14	18
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	7	44	11	12	16
	Decolagem	9	56	14	16	21
	Total	16	100	25	28	37
Aeronaves Cargueiras	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	2	2	2
	Total	1	100	2	2	2
Total Geral	Pouso	7	41	11	12	16
	Decolagem	10	59	16	18	23
	Total	17	100	27	30	39

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	8	9	10	11	10	11	13	14	16	19
Faixa 2	–	1	2	2	1	2	2	2	3	4
Faixa 3	3	3	4	5	3	5	6	4	5	7
Faixa 4	4	4	5	6	5	5	7	6	6	8
Faixa 5	1	2	3	4	2	3	5	3	4	6
Faixa 6	–	–	1	2	1	2	2	2	3	3
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	16	19	25	30	22	28	35	31	37	47

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves cargueiras

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	6	5	5	6	5	6	7	7	8	10
Faixa 2	—	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 3	1	2	2	3	2	3	3	2	3	4
Faixa 4	1	2	3	3	3	3	4	3	3	4
Faixa 5	1	1	2	2	1	2	3	2	2	3
Faixa 6	—	—	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	9	11	14	16	13	16	19	16	20	25

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves cargueiras

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 24 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto de Vitória a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Gerência de Estudos e Pesquisas - GEPQ

Quadro 24 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			—			1			—
Não Regular			—			—			2
Internacional									
Regular			2			1			1
Não Regular			—			—			—
Total Aeronaves Cargueiras			2			2			3
Aeronaves de Passageiros			3			2			5
Aeronaves Militares			—			—			—
Total Geral	17/1	12:00-12:59	5	24/10	23:00-23:59	4	6/6	16:00-16:59	8

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (16:00 - 16:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B12															
B12															
B722 CRG															
B737															
B763 CRG															
C310															
FK10															
Total	1	1	2	2	2	2	1	1	3	3	3	5	6	6	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 25).

Quadro 25 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	67%	33%	–	–
2010	–	–	60%	40%	–	–
2015	–	–	50%	50%	–	–
2025	–	–	40%	60%	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 26 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 26 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			3	
2010	2	3	4	2	3	4	3	4	6
2015	3	4	5	3	4	5	4	6	7
2025	4	6	7	4	6	7	6	9	10

A partir das projeções médias constantes no Quadro 26 são apresentadas no Quadro 27, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 27 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Pouso	1	100	2	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	2	2	3
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	1	2	3
	Decolagem	1	50	1	2	3
	Total	2	100	2	4	6
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	2	67	3	4	6
	Decolagem	1	33	1	2	3
	Total	3	100	4	6	9
Aeronaves de Passageiros	Pouso	4	80	6	7	11
	Decolagem	1	20	2	2	3
	Total	5	100	8	9	14
Total Geral	Pouso	6	75	9	11	17
	Decolagem	2	25	3	4	6
	Total	8	100	12	15	23

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 28 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 28 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	2	2	3	4	2	3	4	3	4	4
Faixa FC4	1	1	1	2	2	3	3	4	5	6
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	3	3	4	6	4	6	7	6	9	10

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 28, é mostrado, a seguir, no Quadro 29, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 29 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2
Faixa FC4	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	2	3	3	2	4	4	4	5	5

III

Superintendência Regional do Sul



Bacacheri

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1, consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Bacacheri, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves e ao agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	7.230	6.237	-	-
Internacional Não Regular	-	4	-	-
Aviação Geral	11.613	34.531	47.315	49.692
Total Geral	18.843	40.772	47.315	49.692
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	2.410	2.079	-	-
Internacional Não Regular	-	2	-	-
Aviação Geral	20.355	17.701	20.437	21.406
Total	22.765	19.782	20.437	21.406
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Total	-	-	-	-
Total Geral	22.765	19.782	20.437	21.406
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Total Geral	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2, a seguir, apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazos.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	8.498	10.592	12.657	11.960	14.692	17.388	20.619	25.272	29.865
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	48.251	68.465	97.149	63.236	94.602	141.527	106.490	180.822	307.038
Total Geral	56.749	79.057	109.806	75.196	109.294	158.915	127.109	206.094	336.903
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	2.832	3.530	4.219	3.624	4.452	5.269	5.572	6.830	8.071
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	20.532	29.134	41.340	25.294	37.841	56.610	33.278	56.506	95.949
Total	23.364	32.664	45.559	28.918	42.293	61.879	38.850	63.336	104.020
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	23.364	32.664	45.559	28.918	42.293	61.879	38.850	63.336	104.020
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-100,00	-	6,76	5,57
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	62,35	6,62	6,68	6,69
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-100,00	-	4,75	4,37
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	1,69	6,36	5,37	4,09
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5, constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular e Não Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005*	100%	-	-	-	-	-	-	-	5	0,46
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros - ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros - ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Bacacheri, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6, são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico total do aeroporto.

Como os dados de movimento horário de passageiros para 2005 não foram disponibilizados pela INFRAERO, adotou-se uma análise simplificada tomando como referência aeroportos com o mesmo perfil de SBBI.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	***	***	21
Internacional									
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	–	–	–	–	–	–	***	***	21

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

*** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			21	
2010	–	–	–	–	–	–	23	32	44
2015	–	–	–	–	–	–	29	42	61
2025	–	–	–	–	–	–	41	67	109

- Não opera no aeroporto

São apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	–	–	–	–	–
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	21	100	32	42	67

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Bacacheri, considerando-se a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

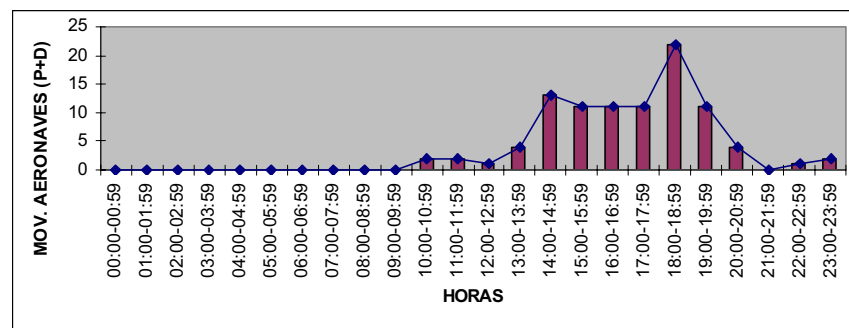
Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			13			13			19
Asa Rotativa			–			–			3
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	25/8	20:00-20:59	13	9/6	19:00-19:59	13	11/10	18:00-18:59	22

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 1, ilustrada abaixo, mostra a distribuição do movimento diário (pouso e decolagem) de aeronaves no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2015	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2025	100%	–	–	–	–	–	–	–	15

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel), enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		13			13			19	
2010	13	18	25	13	18	25	19	26	36
2015	16	23	34	16	23	34	23	34	49
2025	18	29	47	18	29	47	26	42	69

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			3	
2010	–	–	–	–	–	–	3	4	6
2015	–	–	–	–	–	–	4	5	8
2025	–	–	–	–	–	–	4	7	11

- Não opera no aeroporto

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Bacacheri, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

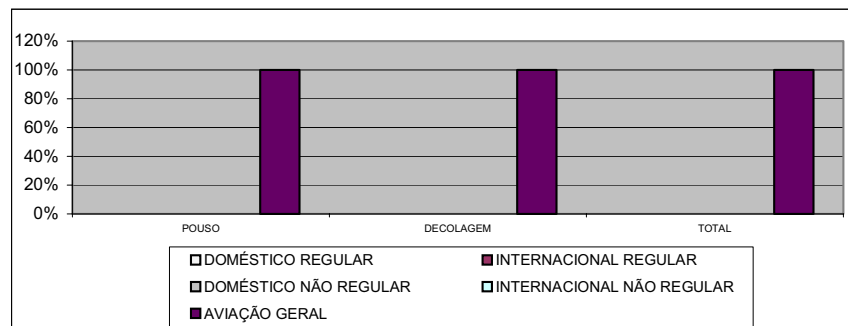
Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			12			13			21
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			12			13			21
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	9/12	18:00-18:59	12	9/6	19:00-19:59	13	9/12	18:00-18:59	21

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

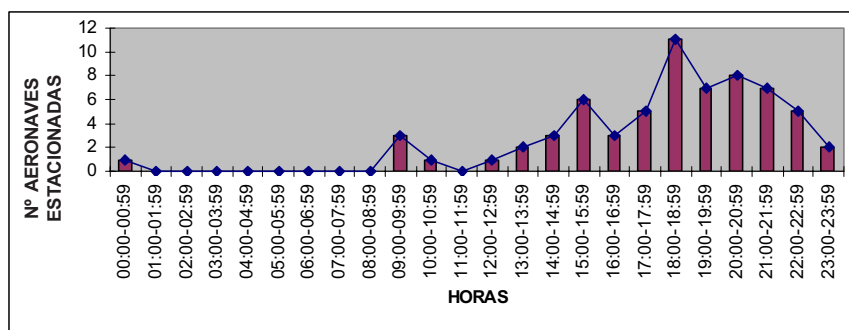
Figura 2 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio durante o dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (18:00 - 18:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AB11															
AB11															
AB11															
AB11															
AB11															
AB11															
B350															
BE9T															
BE58															
C150															
C152															
C152															
C172															
C182															
C550															
E110															
P28A															
P28A															
PA31															
PA31															
Total	9	8	9	11	13	13	12	13	14	13	13	13	12	13	13

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15, abaixo).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2015	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2025	100%	—	—	—	—	—	—	—	15

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			13			21	
2010	12	17	24	13	19	26	22	30	42
2015	15	21	31	16	23	34	26	37	55
2025	17	28	47	19	31	51	30	50	82

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego registradas na Figura 2, apresentam-se no Quadro 17 as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	12	57	17	21	28
	Decolagem	9	43	13	16	22
	Total	21	100	30	37	50
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	12	57	17	21	28
	Decolagem	9	43	13	16	22
	Total	21	100	30	37	50
Total Geral	Pouso	12	57	17	21	28
	Decolagem	9	43	13	16	22
	Total	21	100	30	37	50

A seguir, no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	21	22	30	42	26	37	55	30	50	82
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	21	22	30	42	26	37	55	30	50	82

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	14	15	20	28	17	25	36	20	33	54
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	14	15	20	28	17	25	36	20	33	54

- Não opera no aeroporto

Comandante Gustavo Kraemer

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego do Aeroporto Comandante Gustavo Kraemer, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	—	—	—	—
Internacional Regular	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	***	***	***	***
Internacional Não Regular	—	—	—	—
Aviação Geral	***	***	***	***
Total Geral	***	***	***	***
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	—	—	—	—
Internacional Regular	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	***	***	***	***
Internacional Não Regular	—	—	—	—
Aviação Geral	***	***	***	***
Total	***	***	***	***
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	—	—	—	—
Internacional Regular	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	—	—	—	—
Internacional Não Regular	—	—	—	—
Total	—	—	—	—
Total Geral	***	***	***	***
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	—	—	—	—
Internacional Regular	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	—	—	—	—
Internacional Não Regular	—	—	—	—
Total Geral	—	—	—	—
Rede TECA	—	—	—	—

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO - BIG
 - Não operou no aeroporto
 *** Dado não disponível

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	***	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	***	–	–	–
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	***	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	***	–	–	–
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005)

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

*** Dados não disponíveis

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005)

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Comandante Gustavo Kraemer, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico total do aeroporto no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	27/2	17:00-17:59	23	27/2	10:00-10:59	23	15/11	11:00-11:59	24

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
 - Não operou no aeroporto
 *** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		23			23			24	
2010	25	31	38	25	31	38	26	32	40
2015	30	37	46	30	37	46	31	38	48
2025	43	55	70	43	55	70	45	58	73

Identificado o período entre 11:00h e 11:59h do dia 15/11 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	12	50	16	19	29
	Desembarque	12	50	16	19	29
	Total	24	100	32	38	58

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Comandante Gustavo Kraemer, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

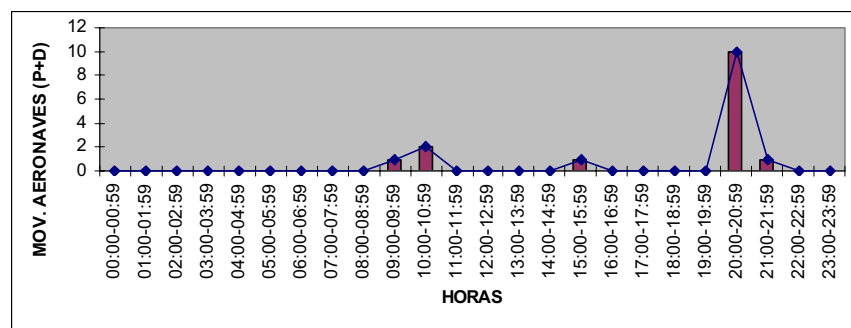
Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			5			5			10
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	27/10	20:00-20:59	5	27/1	20:00-20:59	5	27/1	20:00-20:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2015	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2025	100%	–	–	–	–	–	–	–	15

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			5			10	
2010	5	7	9	5	7	9	11	14	18
2015	6	8	11	6	8	11	13	17	22
2025	9	12	16	9	12	16	17	24	32

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Comandante Gustavo Kraemer, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso, decolagem e total.

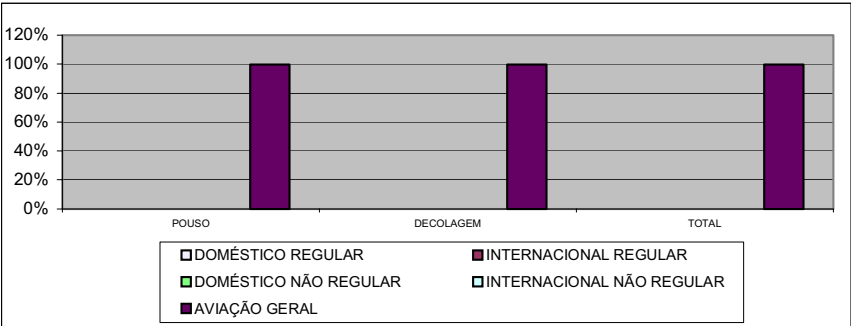
Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			5			5			10
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			5			5			10
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	27/1	20:00-20:59	5	27/1	20:00-20:59	5	27/1	20:00-20:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

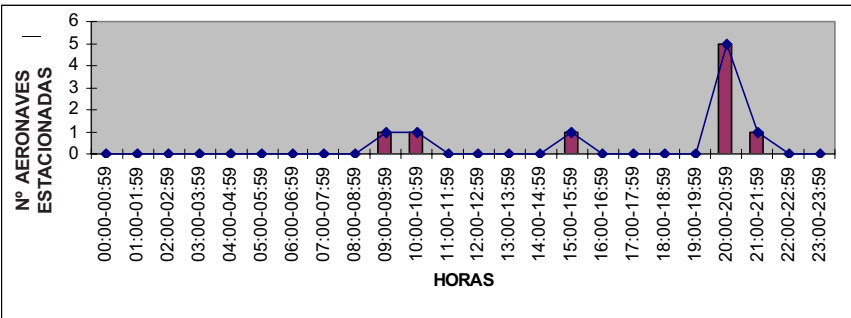
Figura 2 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (20:00 - 20:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AC50															
C402															
PA31															
PA31															
PA34															
Total	1	2	2	3	3	5	4	3	3	1	1	1	1	0	0

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1* 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2015	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2025	100%	—	—	—	—	—	—	—	15

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			5			10	
2010	5	7	9	5	7	9	11	14	18
2015	6	8	11	6	8	11	13	16	22
2025	9	12	16	9	12	16	17	24	32

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	5	50	7	8	12
	Decolagem	5	50	7	8	12
	Total	10	100	14	16	24
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	5	50	7	8	12
	Decolagem	5	50	7	8	12
	Total	10	100	14	16	24
Total Geral	Pouso	5	50	7	8	12
	Decolagem	5	50	7	8	12
	Total	10	100	14	16	24

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	10	11	14	18	13	16	22	17	24	32
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	10	11	14	18	13	16	22	17	24	32

- Não opera no aeroporto.

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	5	6	7	9	7	8	11	9	12	16
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	5	6	7	9	7	8	11	9	12	16

- Não opera no aeroporto.

Internacional Afonso Pena Curitiba

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	2.691.730	2.448.643	2.714.341	3.283.497
Internacional Regular	26.694	49.421	82.511	51.103
Doméstico Não Regular	38.708	6.866	37.920	51.037
Internacional Não Regular	95	1.865	3.005	4.172
Aviação Geral	2.903	5.995	2.572	3.270
Total Geral	2.760.130	2.512.790	2.840.349	3.393.079
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	56.644	45.600	41.261	45.762
Internacional Regular	1.787	2.122	3.052	1.801
Doméstico Não Regular	4.886	2.479	4.144	4.969
Internacional Não Regular	66	90	478	113
Aviação Geral	2705	2.376	2.627	3.657
Total	66.088	52.667	51.562	56.302
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	972	831	930	900
Internacional Regular	264	196	368	300
Doméstico Não Regular	118	222	289	63
Internacional Não Regular	230	382	114	395
Total	1.584	1.631	1.701	1.658
Total Geral	67.672	54.298	53.263	57.960
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	14.370.350	9.975.770	11.150.680	11.490.093
Internacional Regular	5.752.090	3.203.000	3.903.560	4.546.595
Doméstico Não Regular	597.020	727.210	2.435.690	1.185.513
Internacional Não Regular	3.413.370	4.356.170	6.272.020	5.783.650
Total Geral	24.132.830	18.262.150	23.761.950	23.005.851
Rede TECA	15.460.000	13.598.000	20.910.000	19.214.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	6,85	5,57	6,83	6,80
Internacional Regular	24,17	21,65	6,62	5,57
Doméstico Não Regular	9,65	5,14	7,53	6,26
Internacional Não Regular	252,81	9,26	8,84	7,62
Aviação Geral	4,05	22,29	6,68	6,69
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-6,86	5,47	5,58	6,19
Internacional Regular	0,26	16,52	3,91	4,07
Doméstico Não Regular	0,56	5,70	4,75	4,55
Internacional Não Regular	19,63	51,91	4,99	4,43
Aviação Geral	10,57	1,24	5,34	4,56
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-2,53	8,38	5,58	6,19
Internacional Regular	4,35	9,21	3,89	4,09
Doméstico Não Regular	-18,88	48,63	4,74	4,56
Internacional Não Regular	19,75	6,53	4,98	4,43
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-7,18	7,79	7,67	7,93
Internacional Regular	-7,54	9,46	7,70	7,60
Doméstico Não Regular	25,69	27,53	7,01	5,95
Internacional Não Regular	19,22	14,77	6,80	4,73
Rede TECA	7,52	13,23	7,35	6,17

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	3%	7%	27%	63%	–	–	–	125	0,53
2005*	–	1%	1%	26%	70%	2%	–	–	129	0,51
2010	–	3%	5%	20%	65%	3%	4%	–	131	0,55
2015	–	3%	5%	14%	67%	5%	6%	–	139	0,55
2025	–	3%	5%	7%	70%	7%	8%	–	147	0,55

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	56%	9%	35%	–	–	152	0,19
2005*	–	–	–	55%	17%	27%	1%	–	133	0,22
2010	–	–	–	45%	10%	40%	5%	–	160	0,22
2015	–	–	–	40%	12%	41%	7%	–	167	0,24
2025	–	–	–	32%	15%	43%	10%	–	178	0,26

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

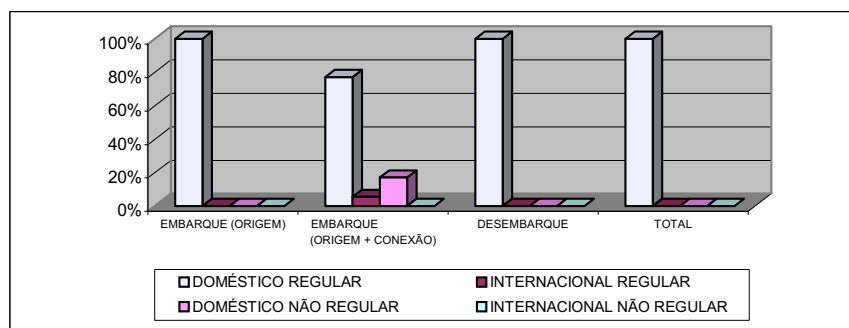
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	20/5	18:00-18:59	657	8/6	11:00-11:59	722	15/5	22:00-22:59	691	26/9	11:00-11:59	1075
Não Regular	6/2	22:00-22:59	153	6/2	22:00-22:59	153	11/9	23:00-23:59	193	11/9	23:00-23:59	193
Internacional												
Regular	6/9	22:00-22:59	100	23/6	19:00-19:59	100	30/6	09:00-09:59	114	4/7	10:00-10:59	143
Não Regular	26/5	00:00-00:59	164	26/5	00:00-00:59	164	14/8	05:00-05:59	167	14/8	05:00-05:59	167
Total Geral	6/12	07:00-07:59	660	26/8	18:00-18:59	727	28/4	19:00-19:59	723	19/5	22:00-22:59	1121

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 97% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		657			722			691			1.075	
2010	728	861	1.020	800	947	1.121	765	906	1.073	1.190	1.410	1.669
2015	962	1.139	1.348	1.057	1.251	1.482	1.011	1.198	1.418	1.573	1.863	2.206
2025	1.671	1.979	2.343	1.836	2.174	2.575	1.757	2.081	2.464	2.734	3.238	3.833

Identificado o período entre 11:00h e 11:59h do dia 26/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

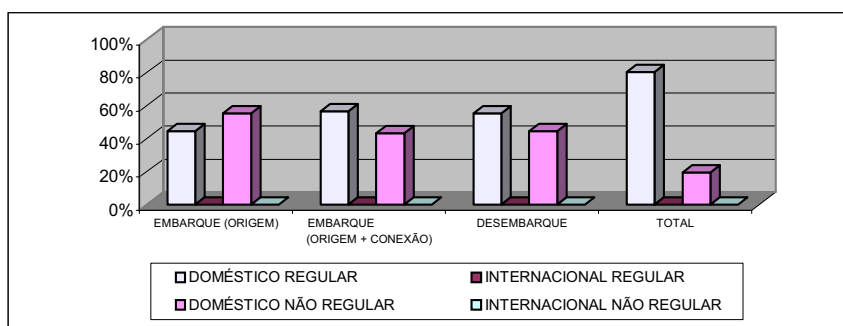
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	417	39	547	723	1.256
	Embarque (Origem + Conexão)	501	47	657	868	1.509
	Desembarque	574	53	753	995	1.729
	Total	1.075	100	1.410	1.863	3.238
Total Geral	Embarque (Origem)	417	39	547	723	1.256
	Embarque (Origem + Conexão)	501	47	657	868	1.509
	Desembarque	574	53	753	995	1.729
	Total	1.075	100	1.410	1.863	3.238

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 2% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		153			153			193			193	
2010	161	206	254	161	206	254	203	260	320	203	260	320
2015	213	271	333	213	271	333	269	342	420	269	342	420
2025	350	449	564	350	449	564	442	567	711	442	567	711

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 11/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

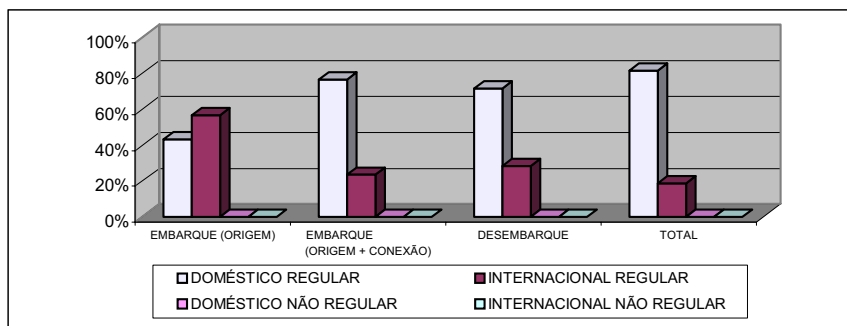
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	193	100	260	342	567
	Total	193	100	260	342	567
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	239	30	321	423	702
	Embarque (Origem + Conexão)	285	36	383	504	837
	Desembarque	499	64	671	883	1.465
	Total	784	100	1.054	1.387	2.302
Total Geral	Embarque (Origem)	239	24	321	423	702
	Embarque (Origem + Conexão)	285	29	383	504	837
	Desembarque	692	71	931	1.225	2.032
	Total	977	100	1.314	1.729	2.869

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		100			100			114			143	
2010	128	147	166	128	147	166	145	167	189	182	210	237
2015	157	182	206	157	182	206	179	207	235	225	260	295
2025	224	265	308	224	265	308	255	303	351	320	380	440

Identificado o período entre 10:00h e 10:59h do dia 04/07 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

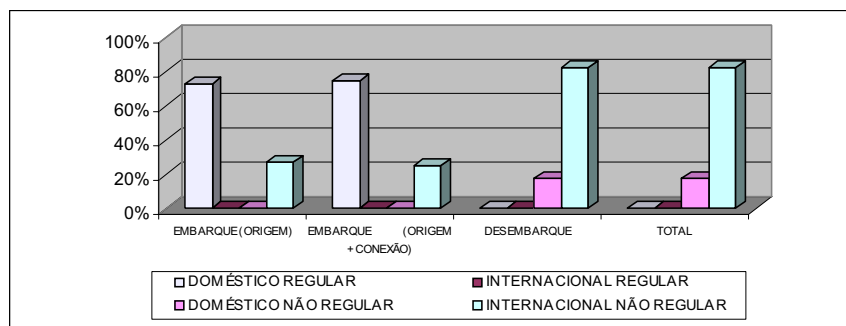
Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	15	10	22	27	40
	Embarque (Origem + Conexão)	15	10	22	27	40
	Desembarque	128	90	188	233	340
	Total	143	100	210	260	380
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	194	31	284	352	515
	Embarque (Origem + Conexão)	209	33	306	380	555
	Desembarque	420	67	615	763	1.115
	Total	629	100	921	1.143	1.670
Total Geral	Embarque (Origem)	209	27	306	380	555
	Embarque (Origem + Conexão)	224	29	328	407	595
	Desembarque	548	71	803	996	1.455
	Total	772	100	1.131	1.403	2.050

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		164			164			167			167	
2010	169	250	333	169	250	333	172	255	339	172	255	339
2015	218	325	433	218	325	433	222	331	441	222	331	441
2025	330	508	688	330	508	688	336	517	700	336	517	700

Identificado o período entre 05:00h e 05:59h do dia 14/08 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

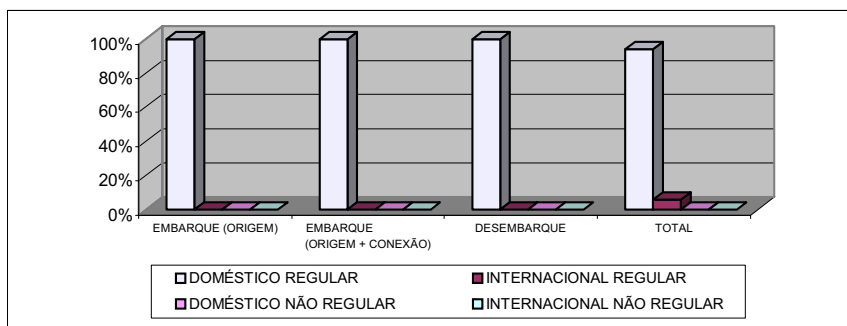
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	167	100	255	331	517
	Total	167	100	255	331	517
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	35	100	53	69	108
	Total	35	100	53	69	108
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	202	100	308	400	625
	Total	202	100	308	400	625

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		660			727			723			1.121	
2010	742	880	1.041	818	969	1.147	813	964	1.140	1.261	1.494	1.768
2015	982	1.163	1.377	1.081	1.281	1.517	1.075	1.274	1.508	1.667	1.976	2.338
2025	1.697	2.013	2.385	1.869	2.217	2.627	1.859	2.205	2.613	2.883	3.419	4.051

Identificado o período entre 22:00h e 22:59h do dia 19/05 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	178	17	237	314	543
	Embarque (Origem + Conexão)	300	28	400	529	915
	Desembarque	754	72	1.005	1.329	2.300
	Total	1.054	100	1.405	1.858	3.215
Internacional Regular	Embarque (Origem)	67	100	89	118	204
	Embarque (Origem + Conexão)	67	100	89	118	204
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	67	100	89	118	204
Total Geral	Embarque (Origem)	245	22	327	432	747
	Embarque (Origem + Conexão)	367	33	489	647	1.119
	Desembarque	754	67	1.005	1.329	2.300
	Total	1.121	100	1.494	1.976	3.419

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

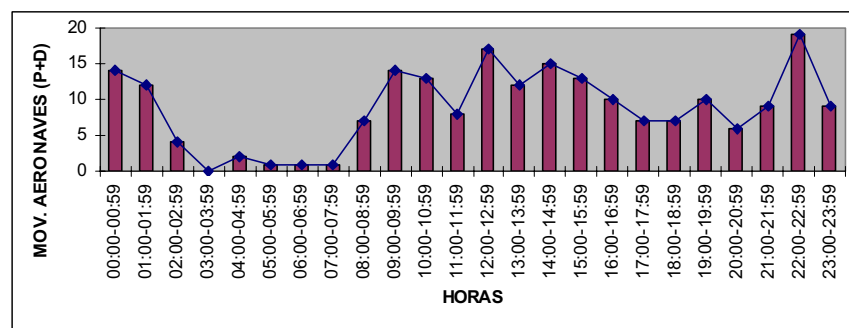
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			15			17			16
Asa Rotativa			–			–			1
Toque Arremetida			–			–			20
Total Geral	13/7	13:00-13:59	15	8/6	14:00-14:59	17	22/12	12:00-12:59	37

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	18%	–	–	29%	53%	–	–	–	103
2010	12%	3%	4%	26%	55%	–	–	–	105
2015	8%	3%	4%	23%	62%	–	–	–	110
2025	5%	3%	4%	20%	68%	–	–	–	115

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		15			17			16	
2010	16	19	23	18	22	26	17	20	24
2015	18	22	26	21	25	30	19	23	28
2025	25	30	36	28	34	41	27	32	39

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			1	
2010	–	–	–	–	–	–	1	1	2
2015	–	–	–	–	–	–	1	1	2
2025	–	–	–	–	–	–	2	2	2

- Não opera no aeroporto

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			20	
2010	–	–	–	–	–	–	21	25	31
2015	–	–	–	–	–	–	24	29	35
2025	–	–	–	–	–	–	33	40	49

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

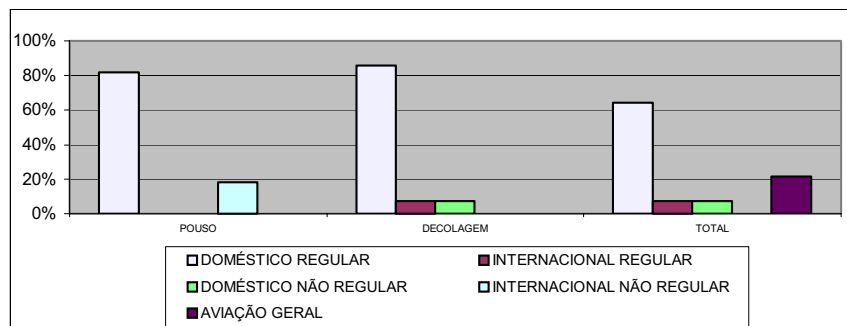
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			9			12			18
Não Regular			–			1			2
Aviação Geral			–			–			6
Internacional									
Regular			–			1			2
Não Regular			2			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			11			14			28
Aeronaves Cargueiras			1			–			–
Aeronaves Militares			–			–			1
Total Geral	22/6	01:00-01:59	12	13/7	14:00-14:59	14	8/6	14:00-14:59	29

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

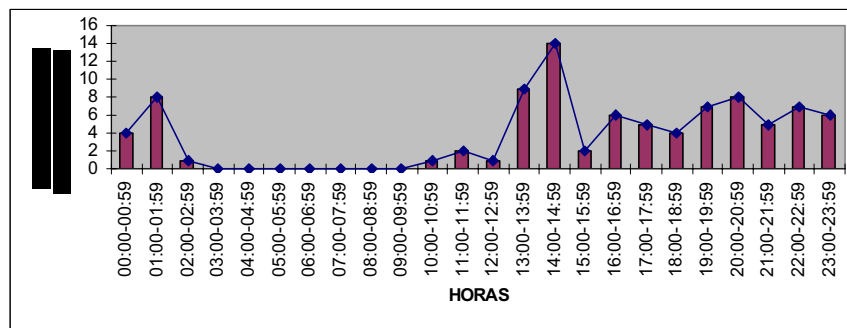
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora-Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (14:00 - 14:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
B733															
B733															
B733															
B735															
B735															
B735															
B737															
B737															
B737															
B737															
B737															
B738															
B738															
B752															
BE20															
C130 MIL															
E110															
E120															
E120															
FK10															
FK10															
FK10															
FK10															
LJ25															
LJ25															
Total	14	14	14	14	13	13	13	13	12	11	11	10	10	8	8

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	3%	—	31%	64%	—	—	—	132
2010	1%	3%	—	14%	52%	20%	10%	—	162
2015	1%	3%	—	12%	50%	22%	12%	—	169
2025	1%	3%	—	8%	46%	27%	15%	—	180

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		11			14			28	
2010	12	15	18	16	19	22	31	39	45
2015	14	17	21	18	22	26	36	43	52
2025	20	24	29	25	30	36	50	59	73

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	8	42	11	12	17
	Decolagem	11	58	15	17	24
	Total	19	100	26	29	41
Internacional Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	2	100	3	3	4
	Total	2	100	3	3	4
Doméstico Não Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	2	100	3	3	4
	Total	2	100	3	3	4
Aviação Geral e Taxi Aéreo	Pouso	3	60	4	5	6
	Decolagem	2	40	3	3	4
	Total	5	100	7	8	10
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	11	39	15	17	23
	Decolagem	17	61	24	26	36
	Total	28	100	39	43	59
Aeronaves Militares	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	1	100	1	2	2
Total Geral	Pouso	12	41	16	19	25
	Decolagem	17	59	24	26	36
	Total	29	100	40	45	61

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	5	5	6	8	6	7	9	9	11	13
Faixa 2	3	4	5	6	5	6	8	8	10	12
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	8	8	10	11	9	11	14	13	15	18
Faixa 5	12	12	14	15	13	14	15	15	17	20
Faixa 6	—	1	2	3	2	3	4	3	3	6
Faixa 7	—	1	2	2	1	2	2	2	3	4
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	28	31	39	45	36	43	52	50	59	73

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	3	3	4	3	4	5	5	6	7
Faixa 2	1	2	2	3	3	3	4	4	5	6
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	3	4	5	6	5	6	7	7	8	9
Faixa 5	8	8	8	9	8	9	9	9	10	11
Faixa 6	—	1	1	2	1	2	2	2	2	3
Faixa 7	—	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	14	19	20	25	21	25	28	28	33	38

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			–			–
Não Regular			–			–			–
Internacional									
Regular			1			2			2
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			2			2			2
Total Aeronaves de Passageiros			2			3			11
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	28/1	00:00-00:59	4	24/1	21:00-21:59	5	13/10	20:00-20:59	13

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (20:00 - 20:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A319															
AS50															
B735															
B735															
B737															
B763 (CRG)															
C172															
FK10															
FK10															
FK10															
MD11(CRG)															
Total	5	4	6	7	7	6	5	5	5	5	5	4	3	3	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	–	50%	50%	–
2010	–	–	–	55%	45%	–
2015	–	–	–	60%	40%	–
2025	–	–	–	70%	30%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			2	
2010	3	3	4	3	3	4	3	4	4
2015	4	4	5	4	4	5	4	4	5
2025	6	7	9	6	7	9	6	8	9

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Pouso	1	50	2	2	4
	Decolagem	1	50	2	2	4
	Total	2	100	4	4	8
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	50	2	2	4
	Decolagem	1	50	2	2	4
	Total	2	100	4	4	8
Aeronaves de Passageiros	Pouso	5	45	8	11	18
	Decolagem	6	55	10	13	22
	Total	11	100	18	24	40
Total Geral	Pouso	6	46	10	13	22
	Decolagem	7	54	12	15	26
	Total	13	100	22	28	48

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC4	1	2	2	2	2	2	3	4	6	7
Faixa FC5	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	3	4	4	4	4	5	6	8	9

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC4	1	2	2	2	2	2	2	2	4	5
Faixa FC5	–	1	2	2	2	2	2	2	2	2
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	1	3	4	4	4	4	4	4	6	7

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Internacional de Florianópolis

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do aeroporto em questão, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	1.105.434	1.202.877	1.275.842	1.419.273
Internacional Regular	33.538	30.620	28.938	49.435
Doméstico Não Regular	10.745	13.716	20.617	20.979
Internacional Não Regular	21.598	30.986	53.464	54.931
Aviação Geral	4.751	4.795	3.716	4.215
Total Geral	1.176.066	1.282.994	1.382.577	1.548.833
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	21.159	19.150	17.808	16.077
Internacional Regular	1.292	331	314	1.056
Doméstico Não Regular	3.367	2.962	1.936	2.096
Internacional Não Regular	419	426	712	658
Aviação Geral	5.282	5.493	5.682	5.910
Total	31.519	28.362	26.452	25.797
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	2.016	1.426	1.172	1.190
Internacional Regular	4	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	2	–	1.275
Internacional Não Regular	–	4	2	6
Total	2.020	1.432	1.174	2.471
Total Geral	33.539	29.794	27.626	28.268
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	9.540.090	9.279.880	9.047.830	9.511.775
Internacional Regular	78.620	84.560	17.920	82.642
Doméstico Não Regular	–	100.320	77.300	85.618
Internacional Não Regular	30	24.270	25.380	2.855
Total Geral	9.618.740	9.489.030	9.168.430	9.682.890
Rede TECA	1.007.000	719.000	666.000	493.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	1.615.571	1.905.374	2.247.161	2.231.960	2.632.509	3.104.940	4.249.689	5.012.385	5.911.982
Internacional Regular	68.371	76.541	84.573	88.948	100.098	111.052	137.315	157.888	178.041
Doméstico Não Regular	25.812	32.172	38.445	36.329	44.626	52.815	62.630	76.763	90.714
Internacional Não Regular	95.384	141.358	187.940	144.775	215.862	287.902	292.707	449.987	609.522
Aviação Geral	4.492	6.375	9.048	5.889	8.812	13.186	9.922	1.853	28.626
Total Geral	1.809.630	2.161.820	2.567.167	2.507.901	3.001.907	3.569.895	4.752.263	5.713.876	6.818.865
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	22.415	26.435	31.178	28.256	33.327	39.309	48.841	57.607	67.945
Internacional Regular	686	768	848	834	939	1.042	1.196	1.375	1.550
Doméstico Não Regular	2.868	3.574	4.271	3.632	4.462	5.281	5.446	6.675	7.888
Internacional Não Regular	829	1.229	1.634	1.064	1.587	2.116	1.626	2.499	3.386
Aviação Geral	6.239	8.855	12.567	7.182	10.746	16.080	9.187	15.605	26.505
Total	33.037	40.861	50.498	40.968	51.061	63.828	66.296	83.761	107.274
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	1.384	1.632	1.925	1.744	2.057	2.427	3.015	3.557	4.195
Internacional Regular	8	9	10	10	11	13	15	17	19
Doméstico Não Regular	1	2	2	2	3	3	3	4	5
Internacional Não Regular	5	7	9	6	9	12	9	15	20
Total	1.398	1.650	1.946	1.762	2.080	2.455	3.042	3.593	4.239
Total Geral	34.435	42.511	52.444	42.730	53.141	66.283	69.338	87.354	111.513
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg									
Doméstico Regular	10.582.674	14.627.040	20.217.037	14.461.222	21.168.515	30.986.734	27.183.187	45.422.320	75.899.384
Internacional Regular	226.322	295.416	385.603	327.919	428.039	558.727	681.864	890.076	1.161.867
Doméstico Não Regular	132.265	170.608	208.875	179.582	239.421	299.129	300.509	426.821	552.851
Internacional Não Regular	29.593	46.597	71.877	37.964	64.751	104.671	45.237	102.799	207.095
Total Geral	10.970.854	15.139.661	20.883.392	15.006.687	31.949.261	38.210.797	46.842.016	77.821.197	128.411.197
Rede TECA	1.126.518	1.664.727	2.304.653	1.452.518	2.373.000	3.486.533	2.230.447	4.318.961	7.202.090

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	8,69	6,07	6,68	6,65
Internacional Regular	13,81	9,14	5,51	4,66
Doméstico Não Regular	24,99	8,93	6,76	5,57
Internacional Não Regular	36,50	20,81	8,84	7,62
Aviação Geral	-3,91	8,63	6,69	6,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-8,75	10,46	4,74	5,63
Internacional Regular	-6,50	-6,17	4,10	3,89
Doméstico Não Regular	-14,61	11,26	4,54	4,11
Internacional Não Regular	16,24	13,31	5,25	4,65
Aviação Geral	3,82	8,42	3,95	3,80
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-16,11	6,52	4,74	5,63
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	-72,51	–	–
Internacional Não Regular	–	3,13	4,56	4,81
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-0,10	8,99	7,67	7,93
Internacional Regular	1,68	29,02	7,70	7,60
Doméstico Não Regular	–	14,79	7,01	5,95
Internacional Não Regular	356,56	74,80	6,80	4,73
Rede TECA	-21,19	27,56	7,35	6,17

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	31%	69%	–	–	–	140	0,48
2005*	–	–	–	66%	33%	1%	–	–	123	0,64
2010	–	2%	2%	16%	55%	25%	–	–	144	0,50
2015	–	2%	2%	11%	52%	33%	–	–	152	0,52
2025	–	2%	2%	8%	48%	40%	–	–	152	0,55

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	84%	–	2%	14%	–	139	0,65
2005*	–	–	–	84%	7%	5%	4%	–	121	0,50
2010	–	–	–	70%	10%	5%	15%	–	147	0,68
2015	–	–	–	60%	17%	8%	15%	–	152	0,70
2025	–	–	–	48%	25%	12%	15%	–	159	0,72

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Florianópolis, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

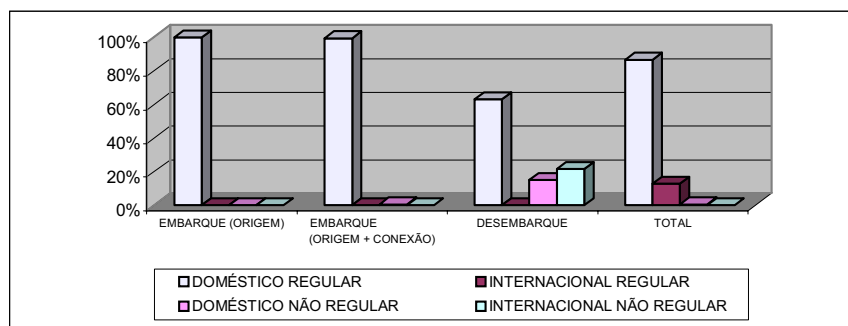
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	28/11	07:00-07:59	516	12/05	07:00-07:59	535	05/02	13:00-13:59	427	25/12	15:00-15:59	633
Não Regular	31/12	12:00-12:59	172	31/12	12:00-12:59	172	24/12	13:00-13:59	171	05/02	17:00-17:59	217
Internacional												
Regular	22/01	15:00-15:59	298	22/01	15:00-15:59	298	31/12	14:00-14:59	335	31/12	14:00-14:59	335
Não Regular	30/01	12:00-12:59	424	30/01	12:00-12:59	424	30/01	11:00-11:59	417	23/01	10:00-10:59	568
Total Geral	10/01	16:00-16:59	520	23/12	15:00-15:59	556	19/02	12:00-12:59	464	23/01	10:00-10:59	1.037

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 92% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Florianópolis. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		516			535			427			633	
2010	587	693	817	609	718	847	486	573	676	721	850	1.002
2015	771	909	1.072	799	943	1.112	638	752	887	946	1.115	1.316
2025	1.321	1.558	1.838	1.370	1.615	1.905	1.093	1.289	1.521	1.621	1.911	2.254

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 25/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

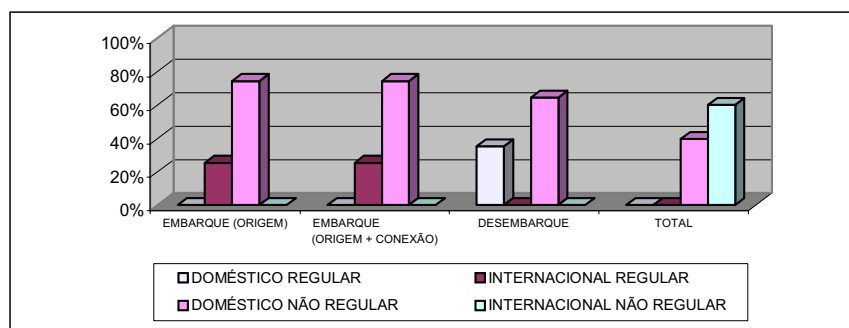
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	120	19	161	211	362
	Embarque (Origem + Conexão)	120	19	161	211	362
	Desembarque	513	81	689	904	1.549
	Total	633	100	850	1.115	1.911
Internacional Regular	Embarque (Origem)	93	100	125	164	281
	Embarque (Origem + Conexão)	93	100	125	164	281
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	93	100	125	164	281
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	4	100	5	7	12
	Total	4	100	5	7	12
Total Geral	Embarque (Origem)	213	29	286	375	643
	Embarque (Origem + Conexão)	213	29	286	375	643
	Desembarque	517	71	694	911	1.561
	Total	730	100	980	1.286	2.204

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Florianópolis. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		172			172			171			217	
2010	186	237	292	186	237	292	185	235	290	235	299	368
2015	246	312	385	246	312	385	245	310	383	311	394	486
2025	423	459	697	423	459	697	421	456	693	534	579	879

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 05/02 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

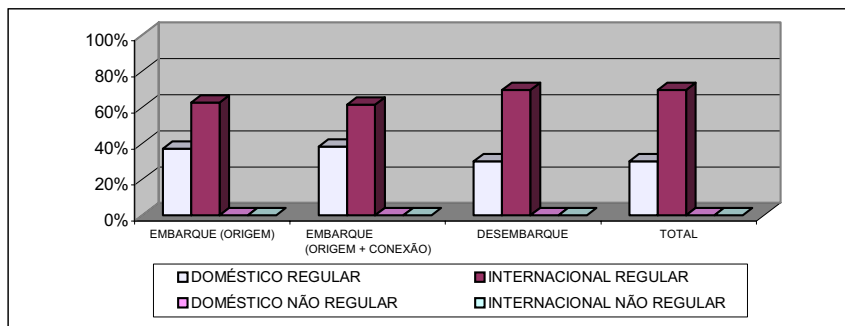
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	100	46	138	181	267
	Embarque (Origem + Conexão)	100	46	138	181	267
	Desembarque	117	54	161	212	312
	Total	217	100	299	393	579
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	237	72	326	430	632
	Embarque (Origem + Conexão)	237	72	326	430	632
	Desembarque	90	28	124	163	240
	Total	327	100	450	593	872
Total Geral	Embarque (Origem)	337	62	464	611	899
	Embarque (Origem + Conexão)	337	62	464	611	899
	Desembarque	207	38	285	375	552
	Total	544	100	749	986	1.451

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 3% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Florianópolis. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		298			298			335			335	
2010	379	424	469	379	424	469	426	477	527	426	477	527
2015	478	538	597	478	538	597	538	605	672	538	605	672
2025	717	824	929	717	824	929	805	926	1.044	805	926	1.044

Identificado o período entre 14:00h e 14:59h do dia 31/12 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

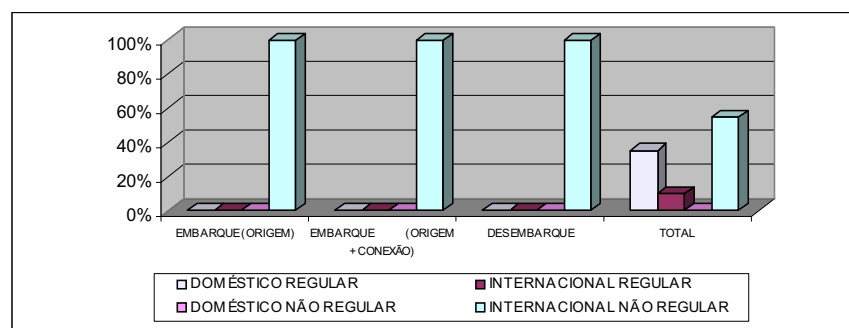
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	335	100	477	605	926
	Total	335	100	477	605	926
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	146	100	208	264	404
	Total	146	100	208	264	404
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	481	100	685	869	1.330
	Total	481	100	685	869	1.330

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por cerca de 4% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Florianópolis. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		424			424			417			568	
2010	427	633	841	427	633	841	420	622	827	572	848	1.127
2015	519	773	1.031	519	773	1.031	510	760	1.014	695	1.036	1.381
2025	839	1.289	1.746	839	1.289	1.746	825	1.268	1.718	1.123	1.727	2.340

Identificado o período entre 10:00h e 10:59h do dia 23/01 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

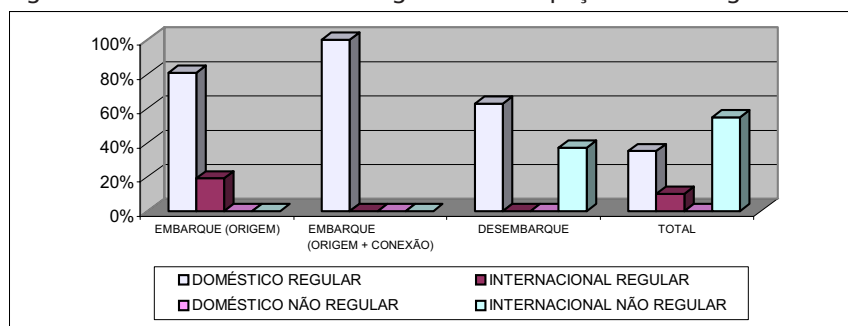
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	130	23	194	237	395
	Embarque (Origem + Conexão)	130	23	194	237	395
	Desembarque	438	77	654	799	1.332
	Total	568	100	848	1.036	1.727
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	306	84	457	558	930
	Embarque (Origem + Conexão)	308	84	460	562	937
	Desembarque	57	16	85	104	173
	Total	365	100	545	666	1.110
Internacional Regular	Embarque (Origem)	104	100	155	190	316
	Embarque (Origem + Conexão)	104	100	155	190	316
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	104	100	155	190	316
Total Geral	Embarque (Origem)	540	52	806	985	1.641
	Embarque (Origem + Conexão)	542	52	809	989	1.648
	Desembarque	495	48	739	903	1.505
	Total	1.037	100	1.548	1.892	3.153

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		520			556			464			1.037	
2010	994	1.109	1.223	1.063	1.185	1.308	887	989	1.091	1.388	1.548	1.708
2015	1.204	1.354	1.505	1.287	1.448	1.609	1.074	1.208	1.343	1.681	1.891	2.101
2025	2.008	2.259	2.509	2.147	2.415	2.683	1.792	2.015	2.239	2.803	3.153	3.503

Identificado o período entre 10:00h e 10:59h do dia 23/01 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	130	23	194	237	395
	Embarque (Origem + Conexão)	130	23	194	237	395
	Desembarque	438	77	654	799	1.332
	Total	568	100	848	1.036	1.727
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	306	84	457	558	930
	Embarque (Origem + Conexão)	308	84	460	562	937
	Desembarque	57	16	85	104	173
	Total	365	100	545	666	1.110
Internacional Regular	Embarque (Origem)	104	100	155	190	316
	Embarque (Origem + Conexão)	104	100	155	190	316
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	104	100	155	190	316
Total Geral	Embarque (Origem)	540	52	806	985	1.641
	Embarque (Origem + Conexão)	542	52	809	989	1.648
	Desembarque	495	48	739	903	1.505
	Total	1.037	100	1.548	1.892	3.153

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Florianópolis, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

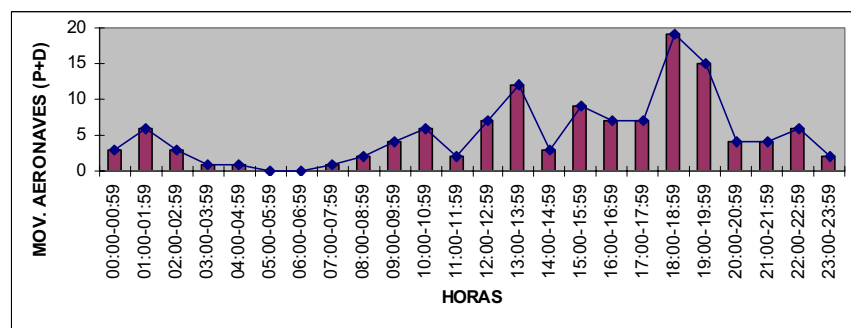
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			10			9			13
Asa Rotativa			1			3			6
Toque Arremetida			–			–			12
Total Geral	2/11	13:00-13:59	11	2/11	17:00-17:59	12	14/4	18:00-18:59	31*

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto
* inclui toque-arremetida

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário de aeronaves – pouso e decolagem, desconsiderando toque-arremetida – no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	74%	–	–	11%	16%	–	–	–	42
2010	70%	2%	3%	7%	13%	5%	–	–	47
2015	68%	2%	3%	6%	11%	10%	–	–	54
2025	66%	2%	3%	5%	9%	15%	–	–	60

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		10			9			13	
2010	11	14	17	10	12	15	14	18	22
2015	13	16	20	12	14	18	17	21	26
2025	18	22	29	16	20	26	23	29	37

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			3			6	
2010	1	1	2	3	4	5	7	8	10
2015	1	2	2	4	5	6	8	10	12
2025	2	2	3	5	7	9	11	13	17

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			12	
2010	–	–	–	–	–	–	13	16	20
2015	–	–	–	–	–	–	16	19	24
2025	–	–	–	–	–	–	21	27	34

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Florianópolis, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para decolagem e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de pouso.

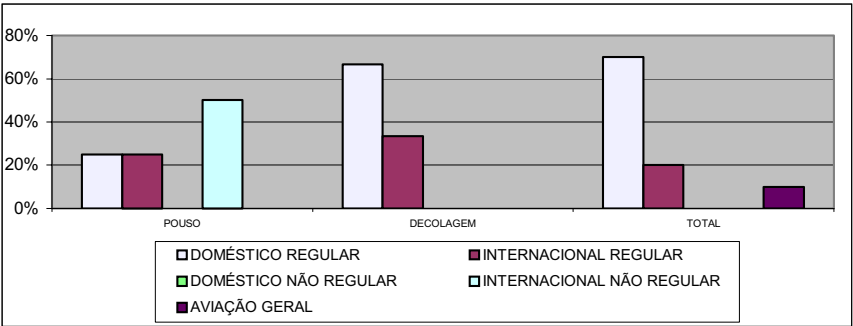
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			4			7
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			–			–			1
Internacional									
Regular			2			2			2
Não Regular			4			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			8			6			10
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			1
Total Geral	16/1	12:00-12:59	8	11/12	17:00-17:59	6	11/12	17:00-17:59	11

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de páio do aeroporto.

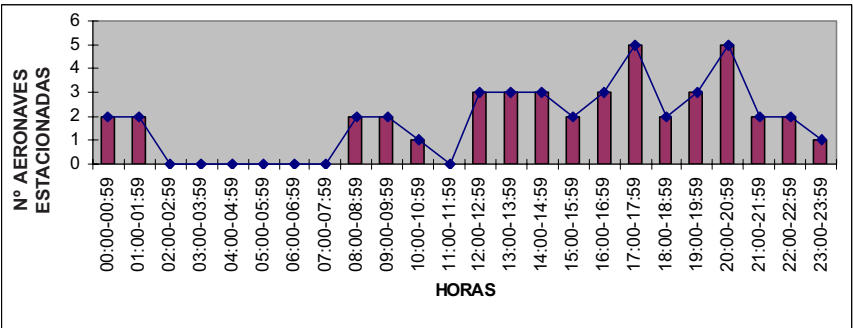
Figura 7 - Hora-Pico de Páio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de páio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Páio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (17:00 - 17:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
AS50 MIL															
B732															
B735															
B737															
B772															
C525															
FK10															
FK10															
Total	5	6	6	6	6	7	7	6	6	6	6	7	6	5	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	1%	—	—	64%	14%	22%	—	—	149
2010	5%	—	—	53%	15%	12%	15%	—	152
2015	5%	—	—	50%	17%	10%	18%	—	158
2025	5%	—	—	45%	20%	8%	22%	—	167

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			6			10	
2010	9	11	14	7	9	11	12	14	18
2015	11	14	17	8	10	13	14	18	21
2025	17	21	27	1	16	20	21	26	34

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	3	43	4	5	7
	Decolagem	4	57	6	7	9
	Total	7	100	10	12	16
Internacional Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	2	100	3	4	5
	Total	2	100	3	4	5
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	1	100	1	2	3
Total de Aeronaves de Passageiros	Pouso	4	40	5	7	10
	Decolagem	6	60	9	11	14
	Total	10	100	14	18	24
Aeronaves Militares	Pouso	1	100	1	1	2
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	1	100	1	1	2
Total Geral	Pouso	5	45	6	8	12
	Decolagem	6	55	9	11	14
	Total	11	100	15	19	26

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	2	2	3	2	4	4	3	4	6
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	7	7	7	9	8	9	10	10	12	14
Faixa 5	1	1	2	2	2	2	3	4	5	6
Faixa 6	1	1	2	2	1	2	3	2	3	4
Faixa 7	–	1	1	2	1	1	1	2	2	4
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	10	12	14	18	14	18	21	21	26	34

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	3
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	4	4	4	5	4	5	5	5	6	7
Faixa 5	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3
Faixa 6	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2
Faixa 7	–	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	7	8	8	10	8	10	12	11	14	17

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Florianópolis, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			1			1			3
Internacional									
Regular			1			1			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			2			2			3
Total Aeronaves de Passageiros			2			–			5
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	13/8	02:00-02:59	4	13/8	03:00-03:59	2	20/12	08:00-08:59	8

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (08:00 - 08:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B722 CRG															
B722 CRG															
B735															
B738															
FK10															
PA34															
PAT4															
Total	5	5	6	6	6	6	6	6	5	3	3	3	4	4	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	100%	–	–	–
2010	–	–	100%	–	–	–
2015	–	–	80%	20%	–	–
2025	–	–	70%	30%	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			3	
2010	1	2	2	1	2	2	2	3	3
2015	2	3	3	1	3	3	3	4	4
2025	2	3	3	2	3	3	4	6	6

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	2
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	1	1	2
	Decolagem	1	50	1	1	2
	Total	2	100	2	2	4
Total de Aeronaves Cargueiras	Pouso	2	67	2	3	4
	Decolagem	1	33	1	1	2
	Total	3	100	3	4	6
Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	40	2	3	3
	Decolagem	3	60	3	4	5
	Total	5	100	5	7	8
Total Geral	Pouso	4	50	4	6	7
	Decolagem	4	50	4	6	7
	Total	8	100	8	12	14

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3
Faixa FC4	–	–	–	–	1	1	1	1	3	3
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	3	2	3	3	3	4	4	4	6	6

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no quadro 32, é mostrado, a seguir, no quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2
Faixa FC4	–	–	–	–	1	1	1	1	2	2
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	1	2	2	2	3	3	3	4	4

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Internacional de Foz do Iguaçu

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	422.410	433.031	527.443	772.077
Internacional Regular	11.950	24.380	35.675	20.160
Doméstico Não Regular	9.617	18.108	26.777	19.555
Internacional Não Regular	1.886	1.855	5.696	3.242
Aviação Geral	3.091	3.901	3.120	3.478
Total Geral	448.954	481.275	598.711	818.512
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	5.095	4.566	4.726	6.550
Internacional Regular	539	724	1.404	1.074
Doméstico Não Regular	1.393	1.577	1.847	1.537
Internacional Não Regular	83	82	91	73
Aviação Geral	1.122	1.130	1.317	1.666
Total	8.232	8.079	9.385	10.900
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	2	2	–
Internacional Não Regular	–	10	–	–
Total	–	12	2	–
Total Geral	8.232	8.091	9.387	10.900
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	573.210	449.240	571.230	381.987
Internacional Regular	205.180	146.360	85.430	66.311
Doméstico Não Regular	3.570	9.130	17.400	4.484
Internacional Não Regular	–	73.560	–	–
Total Geral	781.960	678.290	674.060	452.782
Rede TECA	206.000	180.000	75.000	44.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO - BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
	Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)								
Doméstico Regular	913.080	1.081.125	1.280.097	1.270.292	1.504.183	1.781.139	2.452.552	2.904.152	3.438.908
Internacional Regular	53.272	61.184	69.152	72.931	84.301	95.755	122.108	144.918	167.929
Doméstico Não Regular	34.796	43.371	51.827	48.974	60.159	71.199	84.430	103.482	122.289
Internacional Não Regular	7.547	11.185	14.871	11.456	17.081	22.782	23.162	35.608	48.232
Aviação Geral	4.070	5.776	8.198	5.335	7.984	11.947	8.990	15.270	25.936
Total Geral	1.005.218	1.202.641	1.424.145	1.408.988	1.673.708	1.982.822	2.691.242	3.203.430	3.803.294
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	9.816	11.623	13.762	13.089	15.499	18.353	24.612	29.144	34.511
Internacional Regular	1.703	1.956	2.210	2.038	2.356	2.677	2.850	3.383	3.920
Doméstico Não Regular	2.174	2.710	3.239	2.798	3.437	4.068	4.221	5.173	6.114
Internacional Não Regular	112	166	221	146	218	292	229	352	477
Aviação Geral	1.428	2.026	2.876	1.778	2.661	3.982	2.463	4.183	7.105
Total	15.233	18.481	22.308	19.849	24.171	29.372	34.375	42.235	52.127
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	2	3	4	3	4	5	5	6	7
Internacional Não Regular	13	20	27	17	26	35	27	42	58
Total	15	23	31	20	30	40	32	48	65
Total Geral	15.248	18.504	22.339	19.869	24.201	29.412	34.407	42.283	52.192
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg									
Doméstico Regular	668.397	923.838	1.276.900	913.365	1.336.995	1.957.110	1.716.880	2.868.857	4.793.777
Internacional Regular	272.896	356.208	464.955	395.400	516.123	673.705	822.182	1.073.241	1.400.962
Doméstico Não Regular	23.118	28.941	34.599	28.349	36.539	44.471	39.138	53.343	67.024
Internacional Não Regular	87.696	125.033	175.426	126.767	192.385	279.985	205.816	390.853	675.574
Total Geral	1.052.107	1.434.020	1.951.880	1.463.881	2.082.042	2.955.271	2.784.016	4.386.294	6.937.337
Rede TECA	257.279	361.244	479.254	330.899	506.940	708.227	510.853	907.202	1.414.828

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	22,27%	6,97%	6,83%	6,80%
Internacional Regular	19,04%	24,86%	6,62%	5,57%
Doméstico Não Regular	26,69%	17,27%	6,76%	5,57%
Internacional Não Regular	19,79%	28,10%	8,84%	7,62%
Aviação Geral	4,01%	10,68%	6,69%	6,70%
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	8,73%	12,15%	5,92%	6,52%
Internacional Regular	25,84%	12,74%	3,79%	3,68%
Doméstico Não Regular	3,33%	12,01%	4,87%	4,17%
Internacional Não Regular	-4,19%	17,86%	5,60%	4,91%
Aviação Geral	14,08%	3,99%	5,60%	4,63%
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	5,92%	4,14%
Internacional Não Regular	–	–	5,39%	4,91%
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-12,65%	19,32%	7,67%	7,93%
Internacional Regular	-31,37%	39,97%	7,70%	7,60%
Doméstico Não Regular	7,89%	45,20%	4,77%	3,86%
Internacional Não Regular	–	–	9,00%	7,35%
Rede TECA	-12,65%	19,32%	7,67%	7,93%

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	1%	6%	43%	36%	14%	–	–	136	0,82
2005*	–	–	–	7%	76%	14%	3%	–	157	0,62
2010	–	1%	4%	17%	53%	25%	–	–	143	0,65
2015	–	1%	4%	10%	55%	30%	–	–	149	0,65
2025	–	1%	4%	5%	57%	33%	–	–	153	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005).

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular.

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	—	—	—	55%	9%	36%	—	—	153	0,17
2005*	—	—	—	95%	3%	1%	1%	—	101	0,20
2010	—	—	—	35%	20%	45%	—	—	157	0,20
2015	—	—	—	28%	22%	50%	—	—	163	0,22
2025	—	—	—	18%	25%	57%	—	—	171	0,25

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005).

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular.

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

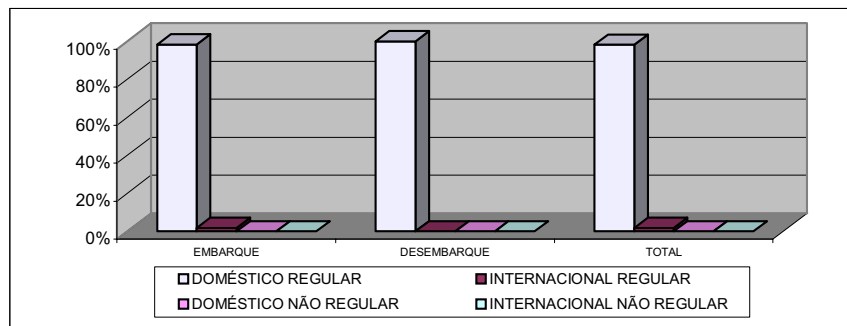
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	21/3	12:00-12:59	398	6/2	13:00-13:59	439	14/4	12:00-12:59	648
Não Regular	22/2	18:00-18:59	314	22/2	09:00-09:59	311	8/6	18:00-18:59	372
Internacional									
Regular	28/7	12:00-12:59	74	19/7	20:00-20:59	82	16/9	11:00-11:59	102
Não Regular	20/2	20:00-20:59	147	13/2	19:00-19:59	145	21/11	22:00-22:59	226
Total Geral	1/8	15:00-15:59	410	28/4	11:00-11:59	441	14/4	12:00-12:59	660

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 94% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico regular.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		398			439			648	
2010	447	529	627	493	584	691	728	862	1.021
2015	560	663	785	618	731	866	912	1.079	1.278
2025	919	1.088	1.288	1.013	1.200	1.421	1.496	1.772	2.098

Identificado o período entre 12:00h e 12:59h do dia 14/04 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

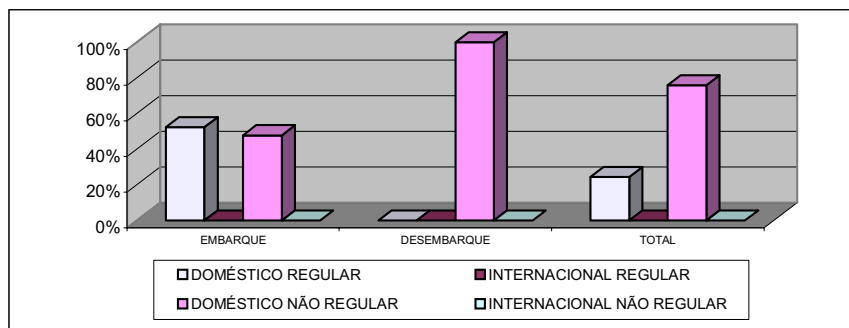
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque	272	42	362	453	744
	Desembarque	376	58	500	626	1.028
	Total	648	100	862	1.079	1.772
Internacional Regular	Embarque	12	100	16	20	33
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	12	100	16	20	33
Total Geral	Embarque	284	43	378	473	777
	Desembarque	376	57	500	626	1.028
	Total	660	100	878	1.099	1.805

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 3% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		314			311			372	
2010	344	436	532	341	431	527	408	516	630
2015	385	483	589	381	478	584	456	572	698
2025	530	673	841	525	667	833	628	798	996

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 08/06 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

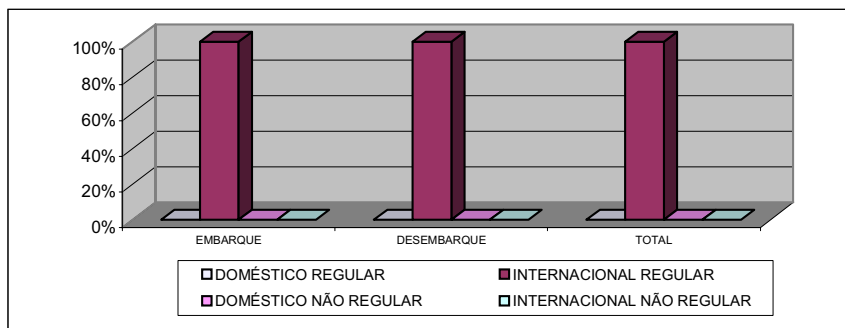
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	372	100	516	572	798
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	372	100	516	572	798
Doméstico Regular	Embarque	119	100	165	183	255
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	119		165	183	255
Total Geral	Embarque	491	100	681	755	1.053
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	491	100	681	755	1.053

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 3% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		74			82			102	
2010	98	112	127	108	124	141	135	155	175
2015	114	132	149	126	146	166	157	181	206
2025	152	181	210	169	200	232	210	249	289

Identificado o período entre 11:00h e 11:59h do dia 16/09 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

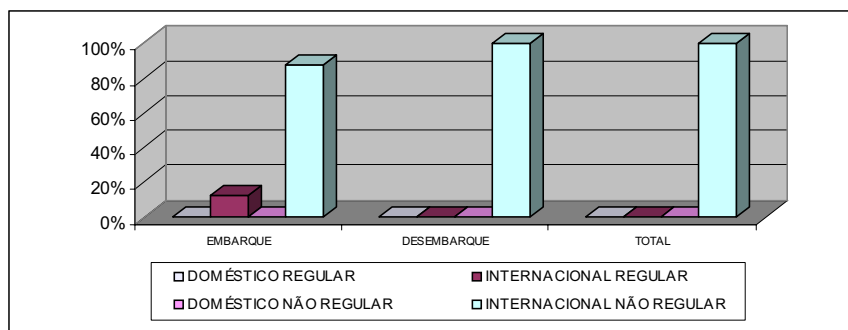
Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque	68	67	103	121	166
	Desembarque	34	33	52	60	83
	Total	102	100	155	181	249
Total Geral	Embarque	68	67	103	121	166
	Desembarque	34	33	52	60	83
	Total	102	100	155	181	249

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		147			145			226	
2010	171	254	337	169	250	333	263	390	518
2015	208	310	413	205	306	408	319	476	635
2025	273	420	569	269	414	561	420	645	874

Identificado o período entre 22:00h e 22:59h do dia 21/11 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Projeções Desagregadas

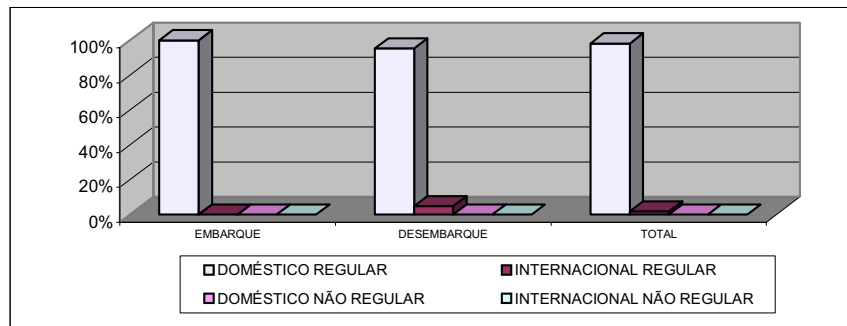
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque	—	—	—	—	—
	Desembarque	226	100	390	476	645
	Total	226	100	390	476	645
Total Geral	Embarque	—	—	—	—	—
	Desembarque	226	100	390	476	645
	Total	226	100	390	476	645

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		410			441			660	
2010	460	552	644	495	594	693	732	878	1.024
2015	576	691	807	620	744	898	916	1.099	1.283
2025	945	1.135	1.324	1.017	1.220	1.474	1.503	1.804	2.105

Identificado o período entre 12:00h e 12:59h do dia 14/04 como a hora-pico total do total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Hora-Pico Total de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque	272	42	362	453	744
	Desembarque	376	58	500	626	1.028
	Total	648	100	862	1.079	1.772
Internacional Regular	Embarque	12	100	16	20	33
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	12	100	16	20	33
Total Geral	Embarque	284	43	378	473	777
	Desembarque	376	57	500	626	1.028
	Total	660	100	878	1.099	1.805

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

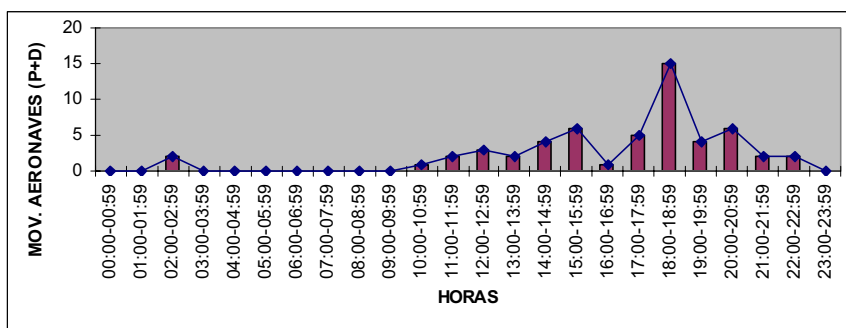
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			6			12			3
Asa Rotativa			–			2			12
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	20/1	16:00-16:59	6	7/3	18:00-18:59	14	7/3	18:00-18:59	15

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	93%	–	–	–	–	7%	–	–	22
2010	89%	–	–	–	3%	8%	–	–	34
2015	83%	–	–	–	7%	10%	–	–	43
2025	77%	–	–	–	10%	13%	–	–	52

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		6			12			3	
2010	7	9	10	14	17	21	4	4	5
2015	8	10	12	16	20	24	4	5	6
2025	12	15	18	24	30	37	6	7	9

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			2			12	
2010	–	–	–	2	3	3	14	17	21
2015	–	–	–	3	3	4	16	20	24
2025	–	–	–	4	5	6	24	30	37

- Não opera no aeroporto

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

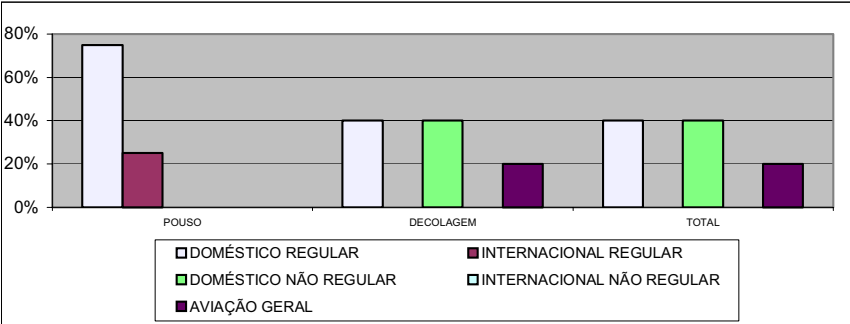
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			3			2			2
Não Regular			–			2			2
Aviação Geral			–			1			1
Internacional									
Regular			1			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			4			5			5
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			–			1
Total Geral	10/10	02:00 -02:59	5	22/2	21:00 -21:59	5	7/3	15:00 -15:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

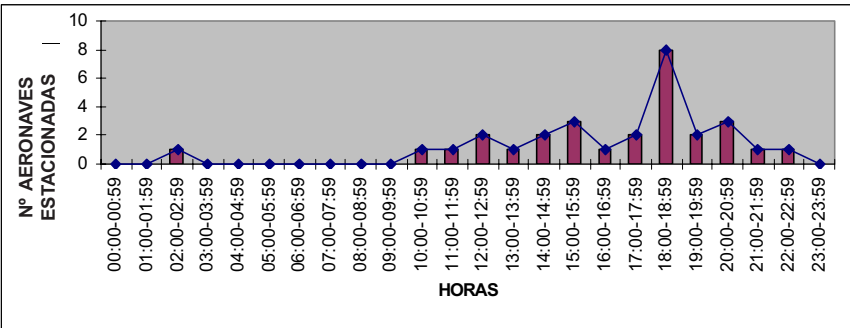
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (15:00 - 15:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
B763															
E110 MIL															
MD11															
PA34															
Total	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	1	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	3%	—	—	—	38%	26%	34%	—	215
2010	1%	—	—	—	40%	23%	36%	—	228
2015	1%	—	—	—	42%	18%	39%	—	231
2025	1%	—	—	—	44%	13%	42%	—	234

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			5			5	
2010	5	6	7	6	7	9	6	7	9
2015	6	7	9	7	9	11	7	10	11
2025	8	9	12	10	12	14	10	12	14

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	1	2	2
	Decolagem	1	50	1	2	2
	Total	2	100	2	4	4
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	40	3	4	5
	Decolagem	3	60	4	6	7
	Total	5	100	7	10	12
Aeronaves Militares	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	1	100	1	2	2
Total Geral	Pouso	3	50	4	6	7
	Decolagem	3	50	4	6	7
	Total	6	100	8	12	14

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	2	2	3	3	3	4	3	4	5
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 5	2	2	3	3	2	3	3	3	4	4
Faixa 6	1	1	1	2	1	2	2	2	2	3
Faixa 7	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	5	6	7	9	7	10	11	10	12	14

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 5	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2
Faixa 6	—	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	3	4	5	6	5	6	6	6	6	8

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Joinville

I. DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do aeroporto em questão, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	222.713	165.968	193.358	306.569
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.844	523	533	642
Internacional Não Regular	18	134	–	–
Aviação Geral	2.460	2.581	1.855	1.894
Total Geral	227.035	169.206	195.746	309.105
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	8.154	3.920	3.500	4.708
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	485	418	347	191
Internacional Não Regular	2	***	–	–
Aviação Geral	4.057	5.528	4.814	4.599
Total	12.698	9.866	8.661	9.498
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	12.698	9.866	8.661	9.498
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	843.830	555.860	720.940	614.896
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	3.730	5.660	39.020	16.468
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	847.560	561.520	759.960	631.364
Rede TECA	927.000	827.000	1.408.000	1.280.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	481.909	585.393	711.099	701.536	852.250	1.035.343	1.482.456	1.800.958	2.187.888
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	4.241	5.358	6.474	6.191	7.703	9.212	11.386	14.132	16.875
Internacional Não Regular	207	308	409	315	470	627	637	980	1.328
Aviação Geral	2.418	3.431	4.870	3.170	4.743	7.097	5.341	9.071	15.408
Total Geral	488.775	594.490	722.852	711.212	865.166	1.052.279	1.499.820	1.825.141	2.221.499
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	7.948	9.655	11.728	10.535	12.798	15.548	20.363	24.738	30.053
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	530	669	809	672	837	1.001	1.035	1.284	1.534
Internacional Não Regular	12	18	24	15	23	31	23	36	49
Aviação Geral	5.256	7.460	10.588	5.981	8.949	13.392	7.854	13.340	22.659
Total	13.746	17.802	23.149	17.203	22.607	29.972	29.275	39.398	54.295
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	13.746	17.802	23.149	17.203	22.607	29.972	29.275	39.398	54.295
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	760.424	1.051.034	1.452.706	1.039.119	1.521.075	2.226.569	1.953.263	3.263.846	5.453.793
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	52.181	65.324	78.096	63.988	82.473	100.379	88.341	120.403	151.283
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	812.605	1.116.358	1.530.802	1.103.107	1.603.548	2.326.948	2.041.604	3.384.249	5.605.076
Rede TECA	1.836.336	2.561.469	3.379.658	2.361.031	3.587.319	4.979.306	3.647.563	6.405.791	9.904.403

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	22,27%	6,97%	6,83%	6,80%
Internacional Regular	19,04%	24,86%	6,62%	5,57%
Doméstico Não Regular	26,69%	17,27%	6,76%	5,57%
Internacional Não Regular	19,79%	28,10%	8,84%	7,62%
Aviação Geral	4,01%	10,68%	6,69%	6,70%
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	8,73%	12,15%	5,92%	6,52%
Internacional Regular	25,84%	12,74%	3,79%	3,68%
Doméstico Não Regular	3,33%	12,01%	4,87%	4,17%
Internacional Não Regular	-4,19%	17,86%	5,60%	4,91%
Aviação Geral	14,08%	3,99%	5,60%	4,63%
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	5,92%	4,14%
Internacional Não Regular	–	–	5,39%	4,91%
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-12,65%	19,32%	7,67%	7,93%
Internacional Regular	-31,37%	39,97%	7,70%	7,60%
Doméstico Não Regular	7,89%	45,20%	4,77%	3,86%
Internacional Não Regular	–	–	9,00%	7,35%
Rede TECA	-12,65%	19,32%	7,67%	7,93%

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	1%	6%	43%	36%	14%	–	–	136	0,82
2005*	–	–	–	7%	76%	14%	3%	–	157	0,62
2010	–	1%	4%	17%	53%	25%	–	–	143	0,65
2015	–	1%	4%	10%	55%	30%	–	–	149	0,65
2025	–	1%	4%	5%	57%	33%	–	–	153	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	55%	9%	36%	–	–	153	0,17
2005*	–	–	–	95%	3%	1%	1%	–	101	0,20
2010	–	–	–	35%	20%	45%	–	–	157	0,20
2015	–	–	–	28%	22%	50%	–	–	163	0,22
2025	–	–	–	18%	25%	57%	–	–	171	0,25

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Joinville, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico, no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

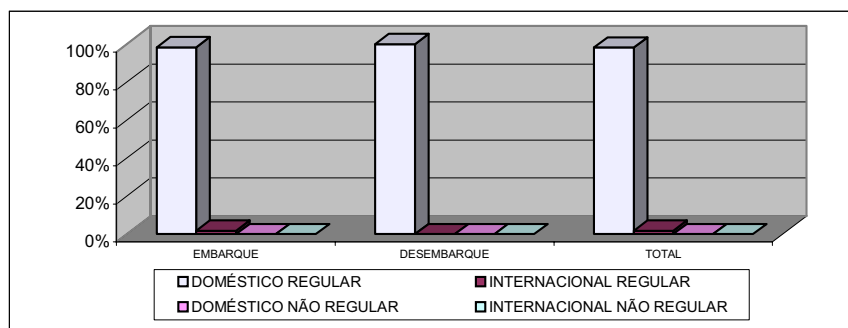
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	21/3	12:00-12:59	398	6/2	13:00-13:59	439	14/4	12:00-12:59	648
Não Regular	22/2	18:00-18:59	314	22/2	09:00-09:59	311	8/6	18:00-18:59	372
Internacional									
Regular	28/7	12:00-12:59	74	19/7	20:00-20:59	82	16/9	11:00-11:59	102
Não Regular	20/2	20:00-20:59	147	13/2	19:00-19:59	145	21/11	22:00-22:59	226
Total Geral	1/8	15:00-15:59	410	28/4	11:00-11:59	441	14/4	12:00-12:59	660

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 99% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Joinville. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		398			439			648	
2010	447	529	627	493	584	691	728	862	1.021
2015	560	663	785	618	731	866	912	1.079	1.278
2025	919	1.088	1.288	1.013	1.200	1.421	1.496	1.772	2.098

Identificado o período entre 19:00h e 19:59h do dia 11/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

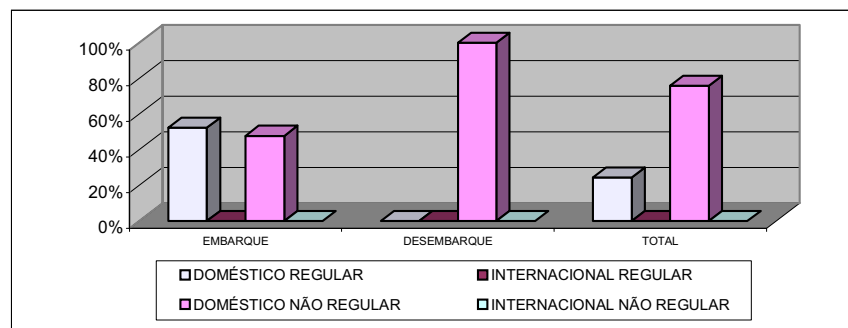
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque	272	42	362	453	744
	Desembarque	376	58	500	626	1.028
	Total	648	100	862	1.079	1.772
Internacional Regular	Embarque	12	100	16	20	33
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	12	100	16	20	33
Total Geral	Embarque	284	43	378	473	777
	Desembarque	376	57	500	626	1.028
	Total	660	100	878	1.099	1.805

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do aeroporto de Joinville. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		314			311			372	
2010	344	436	532	341	431	527	408	516	630
2015	385	483	589	381	478	584	456	572	698
2025	530	673	841	525	667	833	628	798	996

Identificado o período entre 16:00h e 16:59h do dia 15/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

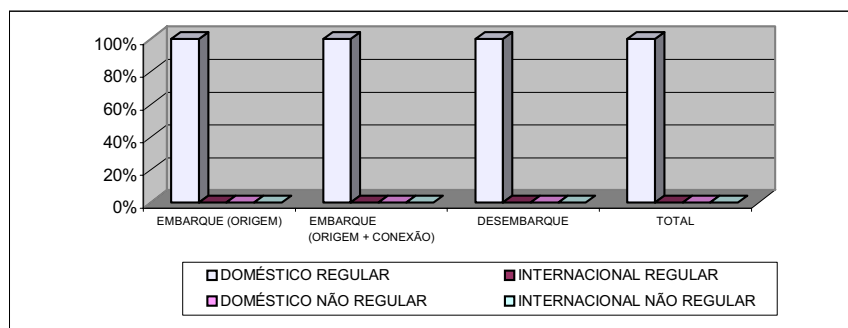
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	23	100	44	53	79
	Embarque (Origem + Conexão)	23	100	44	53	79
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	23	100	44	53	79
Total Geral	Embarque (Origem)	23	100	44	53	79
	Embarque (Origem + Conexão)	23	100	44	53	79
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	23	100	44	53	79

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		206			206			189			290	
2010	259	315	382	259	315	382	238	289	351	365	443	538
2015	309	376	456	309	376	456	284	345	419	435	529	642
2025	555	675	820	555	675	820	510	619	752	782	950	1.154

Identificado o período entre 19:00h e 19:59h do dia 11/12 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	130	45	199	237	426
	Embarque (Origem + Conexão)	130	45	199	237	426
	Desembarque	160	55	244	292	524
	Total	290	100	443	529	950
Total Geral	Embarque (Origem)	130	45	199	237	426
	Embarque (Origem + Conexão)	130	45	199	237	426
	Desembarque	160	55	244	292	524
	Total	290	100	443	529	950

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Joinville, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

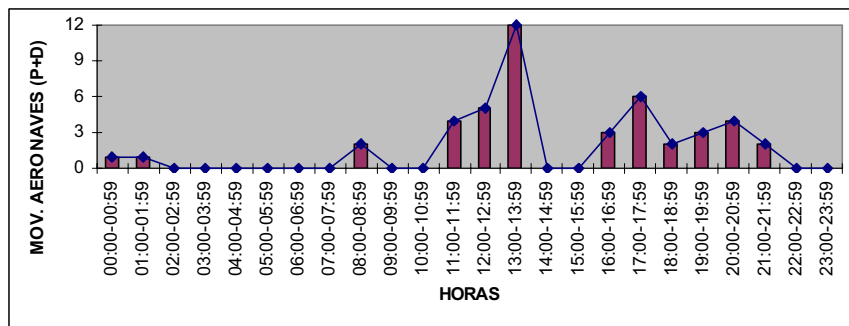
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			6			5			10
Asa Rotativa			–			–			2
Toque Arremetida			–			–			8
Total Geral	7/9	14:00-14:59	6	12/1	20:00-20:59	5	29/10	13:00-13:59	20*

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto
* Inclui toque-arremetida

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	92%	—	—	—	8%	—	—	—	25
2010	70%	—	—	10%	20%	—	—	—	48
2015	50%	—	—	15%	35%	—	—	—	70
2025	40%	—	—	20%	40%	—	—	—	80

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		6			5			10	
2010	7	8	11	5	7	9	11	14	18
2015	7	10	13	6	8	11	12	16	21
2025	9	13	17	8	10	14	16	21	29

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			2	
2010	—	—	—	—	—	—	2	3	4
2015	—	—	—	—	—	—	2	3	4
2025	—	—	—	—	—	—	3	4	6

- Não opera no aeroporto

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			8	
2010	–	–	–	–	–	–	9	11	15
2015	–	–	–	–	–	–	10	13	17
2025	–	–	–	–	–	–	12	17	23

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Joinville, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para decolagem e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de pouso.

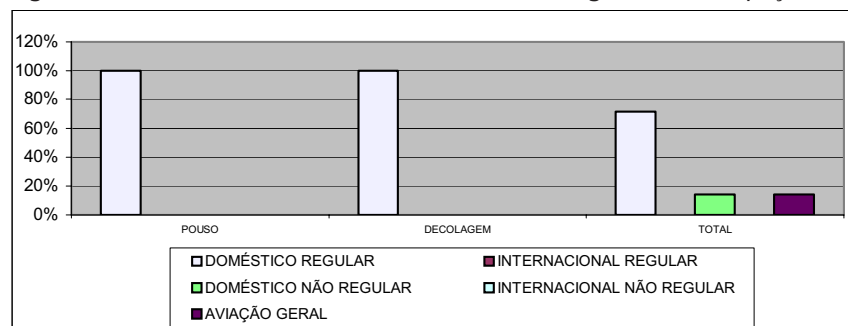
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			4			5
Não Regular			–			–			1
Aviação Geral			–			–			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			2			4			7
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	17/8	01:00-01:59	2	28/7	01:00-01:59	4	28/7	01:00-01:59	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

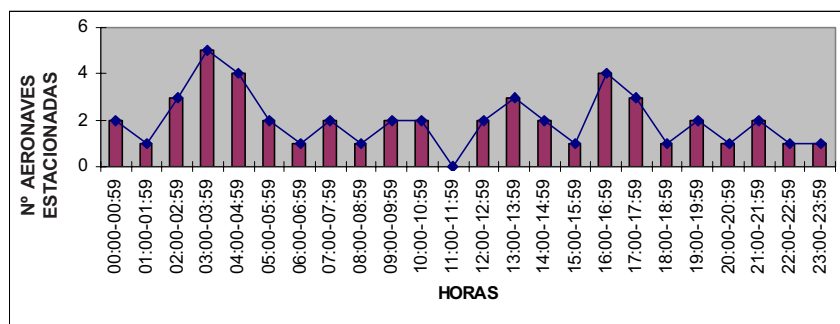
A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (01:00 - 01:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B733															
B735															
BE9L															
FK10															
FK10															
FK10															
Total	3	3	4	5	5	5	5	5	5	6	6	6	5	4	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	1%	—	—	80%	19%	—	—	—	106
2010	5%	—	—	55%	40%	—	—	—	110
2015	5%	—	—	45%	50%	—	—	—	113
2025	5%	—	—	35%	60%	—	—	—	117

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			4			7	
2010	3	3	4	5	7	9	9	13	15
2015	4	5	6	7	9	12	13	16	22
2025	6	8	11	12	16	22	20	28	38

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	4	80	7	10	16
	Decolagem	1	20	2	2	4
	Total	5	100	9	12	20
Doméstico Não Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	2	2	4
	Total	1	100	2	2	4
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	2	2	4
	Total	1	100	2	2	4
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	4	57	7	10	16
	Decolagem	3	43	6	6	12
	Total	7	100	13	16	28
Total Geral	Pouso	4	57	7	10	16
	Decolagem	3	43	6	6	12
	Total	7	100	13	16	28

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	2	3	3	3	4	6	6	8	12
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	5	6	8	9	7	9	11	9	12	16
Faixa 5	1	1	2	3	3	3	5	5	8	10
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	7	9	13	15	13	16	22	20	28	38

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	2	2	2	2	3	2	4	6
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	4	4	5	6	4	5	6	5	6	8
Faixa 5	1	1	1	2	2	2	3	3	4	5
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	6	6	8	10	8	9	12	10	14	19

- Não opera no aeroporto

Londrina

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Londrina, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	357.628	275.305	399.093	510.158
Internacional Regular	–	–	***	***
Doméstico Não Regular	14.607	6.983	5.175	5.036
Internacional Não Regular	22	–	***	***
Aviação Geral	10.888	10.389	10.438	8.970
Total Geral	383.145	292.677	414.706	524.164
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	13.410	8.094	8.209	9.760
Internacional Regular	–	–	4	–
Doméstico Não Regular	2.059	1.760	1.357	1.416
Internacional Não Regular	8	–	4	–
Aviação Geral	6.473	6.286	7.668	8.341
Total	21.950	16.140	17.242	19.517
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	552	433	491	536
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	584	1.215
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	552	433	1.075	1.751
Total Geral	22.502	16.573	18.317	21.268
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	3.050.020	2.929.760	3.114.780	2.561.962
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	890	69.170	94.920	437.637
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	3.050.910	2.998.930	3.209.700	2.999.599
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG

- Não operou no aeroporto

*** Dado não Disponível

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	636.373	753.492	892.166	885.333	1.048.344	1.241.369	1.709.312	2.024.055	2.396.754
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	18.454	23.318	28.174	26.941	33.519	40.087	49.544	61.495	73.429
Internacional Não Regular	449	663	880	672	1.000	1.330	1.326	2.032	2.746
Aviação Geral	12.587	17.864	25.353	16.501	24.691	36.947	27.802	47.222	80.207
Total Geral	667.863	795.337	946.573	929.447	1.107.554	1.319.733	1.787.984	2.134.804	2.553.136
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	11.928	14.123	16.722	15.167	17.960	21.267	26.460	31.333	37.102
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	2.250	2.843	3.435	2.896	3.604	4.310	4.587	5.694	6.799
Internacional Não Regular	44	66	88	57	84	112	82	127	171
Aviação Geral	8.121	11.525	16.357	10.123	15.148	22.666	13.901	23.611	40.103
Total	22.343	28.557	36.602	28.243	36.796	48.355	45.030	60.765	84.175
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	624	739	875	794	940	1.113	1.385	1.640	1.942
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	638	806	974	821	1.022	1.222	1.301	1.615	1.928
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1.262	1.545	1.849	1.615	1.962	2.335	2.686	3.255	3.870
Total Geral	23.605	30.102	38.451	29.858	38.758	50.690	47.716	64.020	88.045
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	3.553.571	4.911.634	6.788.707	4.855.954	7.108.205	10.405.079	9.127.880	25.252.424	25.486.361
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	126.160	157.935	188.815	154.706	199.398	242.689	213.585	291.102	365.761
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	3.679.731	5.069.569	6.977.522	5.010.660	7.307.603	10.647.768	9.341.465	15.543.526	25.852.122
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	12,57	8,11	6,83	6,80
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-29,88	35,87	7,53	6,26
Internacional Não Regular	–	–	8,57	7,35
Aviação Geral	-6,26	14,77	6,69	6,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-10,05	7,67	4,92	5,72
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-11,73	14,96	4,86	4,68
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	8,82	6,68	5,62	4,54
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-0,98	6,63	4,93	5,72
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	-7,88	4,86	4,68
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-5,65	13,90	7,67	13,52
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	689,30	-18,44	4,77	3,86
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	3%	34%	26%	37%	–	–	–	104	0,47
2005*	–	2%	3%	22%	73%	–	–	–	124	0,37
2010	–	3%	20%	20%	57%	–	–	–	107	0,50
2015	–	3%	15%	17%	65%	–	–	–	112	0,52
2025	–	3%	10%	15%	72%	–	–	–	117	0,55

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Londrina, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

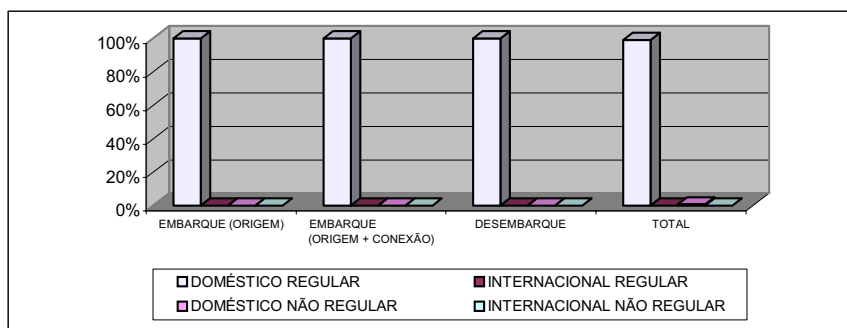
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qty	Data	Hora	Qty	Data	Hora	Qty	Data	Hora	Qty
Doméstico												
Regular	14/11	06:00-06:59	301	2/5	06:00-06:59	310	09/01	18:00-18:59	187	13/01	18:00-18:59	337
Não Regular	18/12	09:00-09:59	142	18/12	09:00-09:59	142	25/12	16:00-16:59	141	18/12	09:00-09:59	142
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	14/11	06:00-06:59	301	02/05	06:00-06:59	310	09/01	18:00-18:59	187	13/01	18:00-18:59	340

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 97% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Londrina. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		301			310			187			337	
2010	357	422	500	367	435	515	222	262	311	399	473	560
2015	447	529	626	460	545	645	277	329	389	500	592	701
2025	776	919	1.088	799	946	1.121	482	571	676	869	1.029	1.218

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 13/01 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

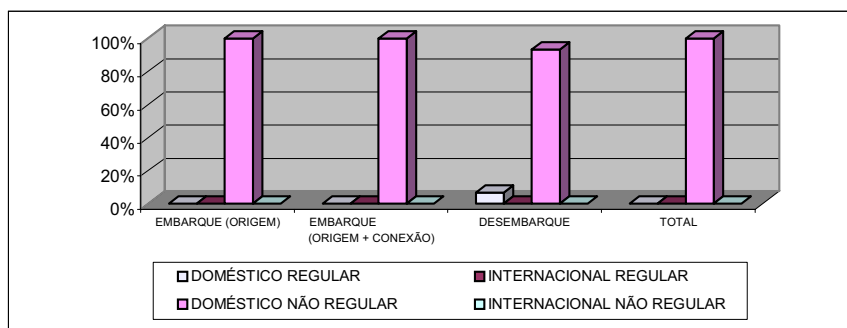
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	195	58	274	343	595
	Embarque (Origem + Conexão)	210	62	295	369	641
	Desembarque	127	38	178	223	388
	Total	337	100	473	592	1.029
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	1	33	1	2	3
	Embarque (Origem + Conexão)	1	33	1	2	3
	Desembarque	2	67	3	4	6
	Total	3	100	4	5	9
Total Geral	Embarque (Origem)	196	58	275	344	598
	Embarque (Origem + Conexão)	211	62	296	371	644
	Desembarque	129	38	181	227	394
	Total	340	100	477	597	1.038

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 3% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Londrina. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		142			142			141			142	
2010	157	209	271	157	209	271	156	207	269	157	209	271
2015	198	266	351	198	266	351	197	264	349	198	266	351
2025	318	446	631	318	446	631	315	443	626	318	446	631

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 18/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	142	100	209	266	446
	Embarque (Origem + Conexão)	142	100	209	266	446
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	142	100	209	266	446
Total Geral	Embarque (Origem)	142	100	209	266	446
	Embarque (Origem + Conexão)	142	100	209	266	446
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	142	100	209	266	446

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Não Regular

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–			–	
2010	3	4	5	3	4	5	2	2	3	4	6	8
2015	4	5	6	4	5	6	2	3	4	6	8	10
2025	6	9	13	6	9	13	4	6	8	10	15	21

No Quadro 12 são apresentadas as previsões médias de demanda de passageiros na hora-pico, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

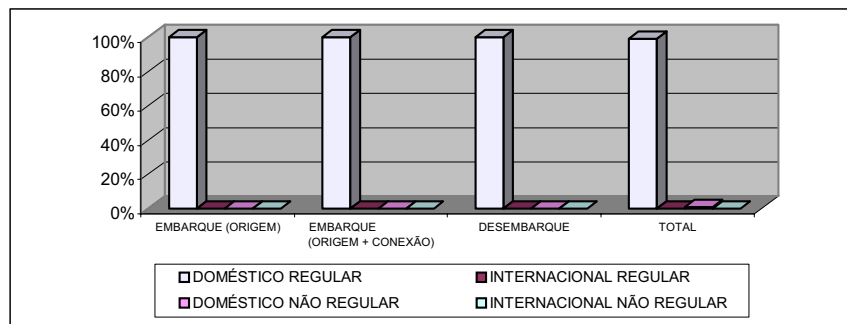
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	—	60	4	5	9
	Embarque (Origem + Conexão)	—	60	4	5	9
	Desembarque	—	40	2	3	6
	Total	—	100	6	8	15
Total Geral	Embarque (Origem)	—	60	4	5	9
	Embarque (Origem + Conexão)	—	60	4	5	9
	Desembarque	—	40	2	3	6
	Total	—	100	6	8	15

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		301			310			187			340	
2010	364	434	516	375	447	532	226	270	321	412	490	583
2015	456	544	648	470	560	667	284	338	403	515	614	732
2025	790	943	1.128	814	972	1.162	491	586	701	892	1.065	1.274

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 13/01 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	195	58	281	352	611
	Embarque (Origem + Conexão)	210	62	303	379	658
	Desembarque	127	38	183	229	398
	Total	337	100	486	608	1.056
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	1	33	1	2	3
	Embarque (Origem + Conexão)	1	33	1	2	3
	Desembarque	2	67	3	4	6
	Total	3	100	4	6	9
Total Geral	Embarque (Origem)	196	58	283	354	614
	Embarque (Origem + Conexão)	211	62	304	381	661
	Desembarque	129	38	186	233	404
	Total	340	100	490	614	1.065

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 15 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Londrina, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 15 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			8			9			14
Asa Rotativa			—			—			—
Toque Arremetida			—			—			3
Total Geral	26/8	16:00-16:59	8	29/10	13:00-13:59	9	7/1	20:00-20:59	17*

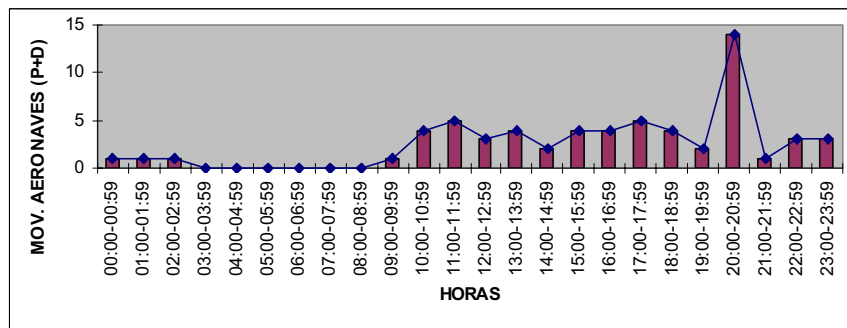
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

* Inclui toque-arremetida

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 16 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 16 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	57%	7%	—	21%	14%	—	—	—	51
2010	53%	4%	5%	18%	20%	—	—	—	56
2015	50%	4%	5%	13%	28%	—	—	—	62
2025	45%	4%	5%	10%	36%	—	—	—	69

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 17 e 18 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 19, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 17 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			9			14	
2010	9	11	14	10	13	16	16	20	25
2015	11	14	18	12	16	20	19	24	32
2025	15	21	28	17	23	32	27	36	50

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 19 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005	–	–	–	–	–	–	–	3	–
2010	–	–	–	–	–	–	3	4	5
2015	–	–	–	–	–	–	4	5	7
2025	–	–	–	–	–	–	6	8	11

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Londrina, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

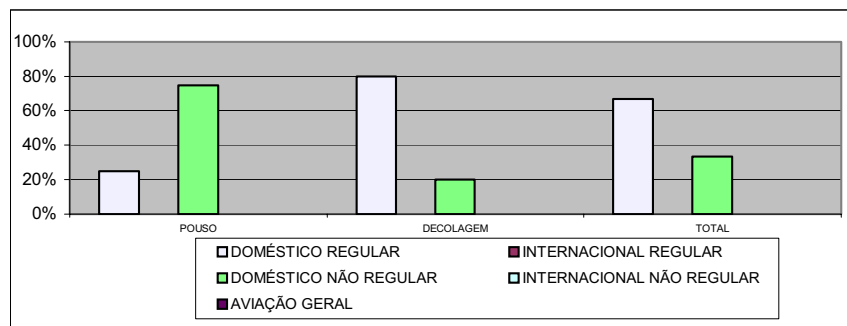
Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			4			4
Não Regular			3			1			2
Aviação Geral			–			–			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			4			5			6
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	25/11	08:00-08:59	4	26/9	09:00-09:59	5	25/12	18:00-18:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

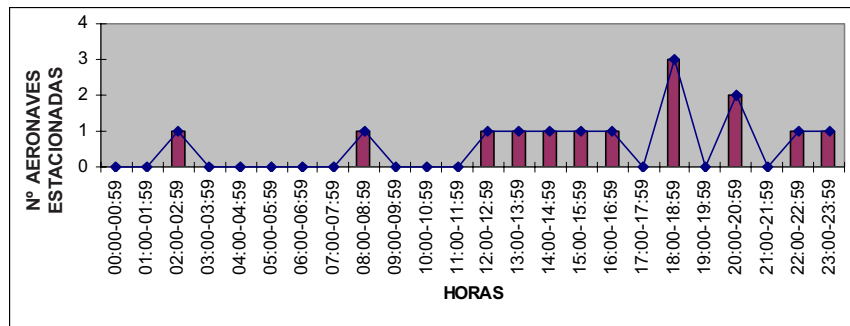
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (18:00 - 18:59)															
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59	
A320																
A320																
B735																
Total	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	1	0	0	

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 21).

Quadro 21 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	–	–	–	27%	73%	–	–	–	126
2010	–	–	–	18%	82%	–	–	–	129
2015	–	–	–	12%	88%	–	–	–	131
2025	–	–	–	5%	95%	–	–	–	133

- Não opera no aeroporto

No Quadro 22 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			5			6	
2010	5	6	8	6	7	9	7	8	11
2015	6	8	10	7	9	12	9	12	15
2025	7	10	14	9	12	17	11	14	21

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	50	3	4	5
	Decolagem	2	50	3	4	5
	Total	4	100	6	8	10
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	1	2	2
	Decolagem	1	50	1	2	2
	Total	2	100	2	4	4
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	3	50	4	6	7
	Decolagem	3	50	4	6	7
	Total	6	100	8	12	14
Total Geral	Pouso	3	50	4	6	7
	Decolagem	3	50	4	6	7
	Total	6	100	8	12	14

A seguir no Quadro 24 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	2	2	2	3	2	3	4	3	3	5
Faixa 5	4	5	6	8	7	9	11	8	11	16
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	6	7	8	11	9	12	15	11	14	21

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 24, é mostrado a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	1	1	1	2	1	2	2	2	2	3
Faixa 5	2	3	3	4	4	5	6	4	6	8
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	3	4	4	6	5	7	8	6	8	11

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 26 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto de Londrina a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 26 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			1			1			2
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			2
Aeronaves de Passageiros			–			–			4
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	11/5	01:00-01:59	1	11/5	02:00-02:59	1	25/5	02:00-02:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (02:00 - 02:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
AT43															
B732 CRG															
B737															
B737															
Total	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	4	3	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 27).

Quadro 27 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	100%	–	–	–
2010	–	–	100%	–	–	–
2015	–	–	100%	–	–	–
2025	–	–	100%	–	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 28 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 28 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			2	
2010	1	1	1	1	1	1	2	2	2
2015	1	1	1	1	1	1	2	2	3
2025	2	2	2	2	2	2	3	4	4

A partir das projeções médias constantes no Quadro 28 são apresentadas no Quadro 29, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 29 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	1	1	2
	Decolagem	1	50	1	1	2
	Total	2	100	2	2	4
Total de Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	50	1	1	2
	Decolagem	1	50	1	1	2
	Total	2	100	2	2	4
Aeronaves Militares	Pouso	3	75	3	3	6
	Decolagem	1	25	1	1	2
	Total	4	100	4	4	8
Total Geral	Pouso	4	67	4	4	8
	Decolagem	2	33	2	2	4
	Total	6	100	6	6	12

A seguir no Quadro 30 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 30 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4
Faixa FC4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 30, é mostrado, a seguir, no Quadro 31, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 31 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa FC4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Navegantes – Ministro Victor Konder

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego do Aeroporto Navegantes – Ministro Victor Konder, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	345.335	288.191	365.563	471.368
Internacional Regular	–	–	63	4.273
Doméstico Não Regular	16.026	18.303	18.900	16.904
Internacional Não Regular	41	***	249	1.622
Aviação Geral	2.016	2.327	2.376	2.693
Total Geral	363.418	308.821	387.151	496.860
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	8.018	4.603	5.126	5.951
Internacional Regular	–	–	4	73
Doméstico Não Regular	2.019	2.416	2.205	2.018
Internacional Não Regular	19	2	10	28
Aviação Geral	1.375	1.709	1.767	1.770
Total	11.431	8.730	9.112	9.840
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	11.431	8.730	9.112	9.840
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	873.190	534.660	654.850	802.273
Internacional Regular	32.190	1.110	23.120	44.614
Doméstico Não Regular	10.660	8.050	790	3.936
Internacional Não Regular	2.620	–	–	1.471
Total Geral	918.660	543.820	678.760	852.294
Rede TECA	955.000	719.000	675.000	952.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO - BIG

- Não operou no aeroporto

*** Dado não disponível

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	534.083	633.129	750.543	744.592	882.738	1.046.515	1.443.626	1.711.482	2.029.038
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	25.864	32.882	39.488	37.760	46.980	56.186	69.440	86.191	102.917
Internacional Não Regular	329	488	650	500	746	995	1.012	1.556	2.108
Aviação Geral	2.418	3.431	4.870	3.170	4.743	7.097	5.341	9.071	15.408
Total Geral	562.694	669.730	795.551	786.022	935.207	1.110.793	1.519.419	1.808.300	2.149.471
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	7.448	8.830	10.467	10.105	11.980	14.203	18.753	22.232	26.357
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	2.586	3.268	3.948	3.283	4.085	4.885	4.890	6.069	7.247
Internacional Não Regular	12	18	24	15	22	30	22	34	46
Aviação Geral	1.791	2.542	3.607	2.232	3.340	4.998	3.052	5.183	8.804
Total	11.837	14.658	18.046	15.635	19.427	24.116	26.717	33.518	42.454
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	8	9	10	10	11	13	15	17	19
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	8	9	10	10	11	13	15	17	19
Total Geral	11.845	14.667	18.056	15.645	19.438	24.129	26.732	33.535	42.473
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg									
Doméstico Regular	934.880	1.292.162	1.785.986	1.277.514	1.870.040	2.737.389	2.401.381	4.012.638	6.705.002
Internacional Regular	38.222	49.890	65.122	55.380	72.288	94.359	115.155	150.319	196.220
Doméstico Não Regular	68.906	88.881	108.817	93.557	124.731	155.837	156.556	222.361	288.018
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	1.042.008	1.430.933	1.959.925	1.426.451	2.067.059	2.987.585	2.673.092	4.385.318	7.189.240
Rede TECA	1.103.310	1.538.985	2.030.571	1.418.558	2.155.338	2.991.674	2.191.534	3.848.737	5.950.778

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	10,93	6,08	6,87	6,84
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1,79	14,09	7,53	6,26
Internacional Não Regular	240,74	-21,35	8,86	7,63
Aviação Geral	10,13	4,96	6,69	6,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-9,46	8,21	6,29	6,38
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-0,02	10,12	4,56	4,04
Internacional Não Regular	13,80	-8,46	4,10	4,45
Aviação Geral	8,78	7,51	5,61	4,49
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	4,10	4,45
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-2,78	10,00	7,67	7,93
Internacional Regular	11,49	2,26	7,70	7,60
Doméstico Não Regular	-28,26	86,53	7,01	5,95
Internacional Não Regular	-17,50	-100,00	–	–
Rede TECA	-0,10	10,08	6,97	5,97

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	18%	–	–	82%	–	–	–	118	0,60
2005*	–	–	–	50%	50%	–	–	–	117	0,52
2010	–	11%	3%	2%	84%	–	–	–	120	0,60
2015	–	8%	3%	2%	87%	–	–	–	123	0,60
2025	–	3%	3%	2%	92%	–	–	–	128	0,60

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005)

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005)

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Navegantes, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

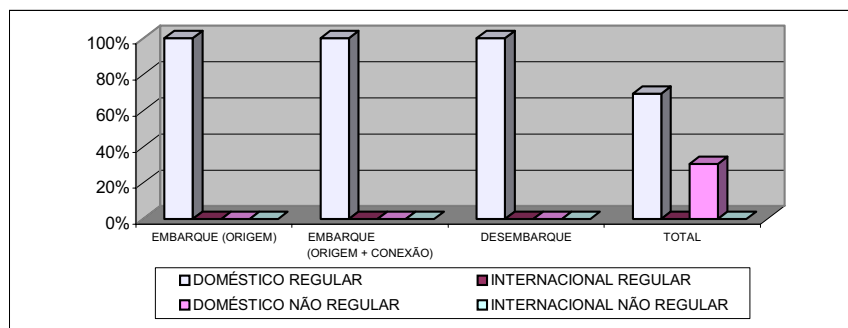
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	11/9	21:00-21:59	257	11/9	21:00-21:59	257	9/11	20:00-20:59	246	22/12	08:00-08:59	374
Não Regular	22/12	08:00-08:59	162	22/12	08:00-08:59	162	17/7	07:00-07:59	157	2/1	08:00-08:59	235
Internacional												
Regular	19/2	00:00-00:59	146	19/2	00:00-00:59	146	29/1	05:00-05:59	143	19/2	00:00-00:59	146
Não Regular	11/1	18:00-18:59	157	11/1	18:00-18:59	157	3/1	15:00-15:59	151	11/1	18:00-18:59	157
Total Geral	24/6	15:00-15:59	258	24/6	15:00-15:59	258	28/12	08:00-08:59	248	19/10	20:00-20:59	391

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 95% do movimento total de passageiros do Aeroporto Navegantes. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico regular.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		257			257			246			374	
2010	291	345	409	291	345	409	279	330	392	424	503	596
2015	386	457	542	386	457	542	369	438	519	561	666	789
2025	636	754	893	636	754	893	608	721	855	925	1.097	1.300

Identificado o período entre 08:00h e 08:59h do dia 22/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

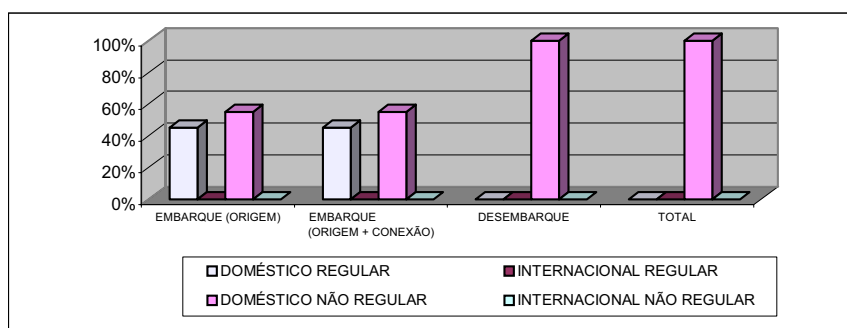
Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	133	36	179	237	390
	Embarque (Origem + Conexão)	133	36	179	237	390
	Desembarque	241	64	324	429	707
	Total	374	100	503	666	1.097
Internacional Regular	Embarque (Origem)	162	99	218	288	475
	Embarque (Origem + Conexão)	162	99	218	288	475
	Desembarque	2	1	3	4	6
	Total	164	100	221	292	481
Total Geral	Embarque (Origem)	295	55	397	525	865
	Embarque (Origem + Conexão)	295	55	397	525	865
	Desembarque	243	45	327	433	713
	Total	538	100	724	958	1.578

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 4% do movimento total de passageiros do Aeroporto Navegantes. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		162			162			157			235	
2010	187	239	293	187	239	293	181	231	284	271	346	426
2015	230	291	356	230	291	356	223	282	345	334	422	516
2025	378	482	599	378	482	599	367	467	580	549	699	868

Identificado o período entre 08:00h e 08:59h do dia 02/01 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

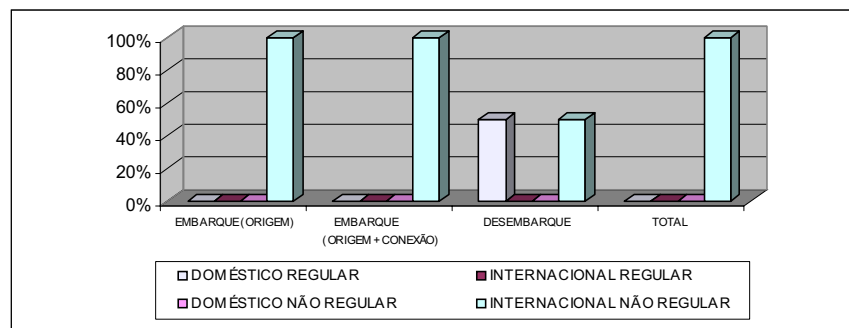
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	118	50	174	212	351
	Embarque (Origem + Conexão)	118	50	174	212	351
	Desembarque	117	50	172	210	348
	Total	235	100	346	422	699
Total Geral	Embarque (Origem)	118	50	174	212	351
	Embarque (Origem + Conexão)	118	50	174	212	351
	Desembarque	117	50	172	210	348
	Total	235	100	346	422	699

II.1.3 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Navegantes. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		157			157			151			157	
2010	111	165	220	111	165	220	107	159	212	111	165	220
2015	169	253	337	169	253	337	163	243	324	169	253	337
2025	343	527	714	343	527	714	330	507	687	343	527	714

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 11/01 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Projeções Desagregadas

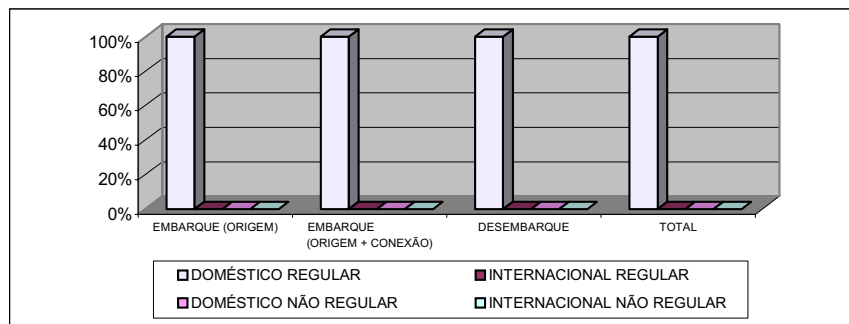
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	157	100	165	253	527
	Embarque (Origem + Conexão)	157	100	165	253	527
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	157	100	165	253	527
Total Geral	Embarque (Origem)	157	100	165	253	527
	Embarque (Origem + Conexão)	157	100	165	253	527
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	157	100	165	253	527

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 4 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		258			258			248			391	
2010	292	348	413	292	348	413	281	334	397	443	527	626
2015	388	461	548	388	461	548	373	443	527	588	699	830
2025	712	847	1.007	712	847	1.007	684	815	968	1.079	1.284	1.527

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 19/10 como a hora-pico total do total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Hora-Pico Total de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	91	23	123	163	299
	Embarque (Origem + Conexão)	91	23	123	163	299
	Desembarque	300	77	404	536	985
	Total	391	100	527	699	1.284
Total Geral	Embarque (Origem)	91	23	123	163	299
	Embarque (Origem + Conexão)	91	23	123	163	299
	Desembarque	300	77	404	536	985
	Total	391	100	527	699	1.284

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 15 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Navegantes, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

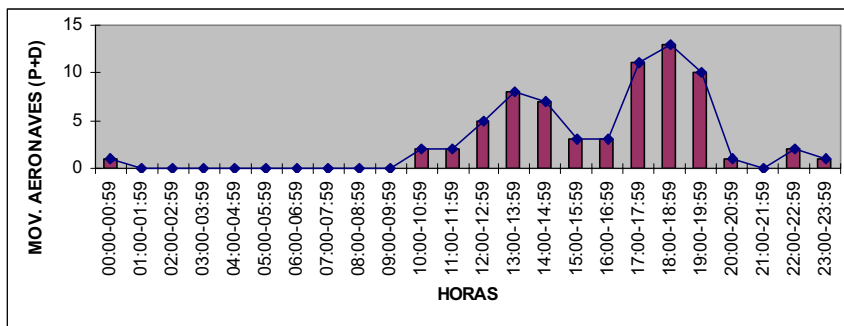
Quadro 15 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			7			11			13
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			1
Total Geral	10/7	14:00-14:59	7	10/7	18:00-18:59	11	10/7	18:00-18:59	14

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 5 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 16 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 16 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	85%	–	–	–	15%	–	–	–	32
2010	60%	10%	2%	5%	23%	–	–	–	48
2015	55%	8%	2%	5%	30%	–	–	–	57
2025	43%	5%	2%	5%	45%	–	–	–	74

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 17 e 18 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 19, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 17 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		7			11			13	
2010	8	10	12	13	16	19	15	18	23
2015	10	12	15	15	19	23	18	22	27
2025	14	18	23	22	28	36	27	33	42

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 19 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			1	
2010	–	–	–	–	–	–	1	1	2
2015	–	–	–	–	–	–	1	2	2
2025	–	–	–	–	–	–	2	3	3

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Navegantes, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

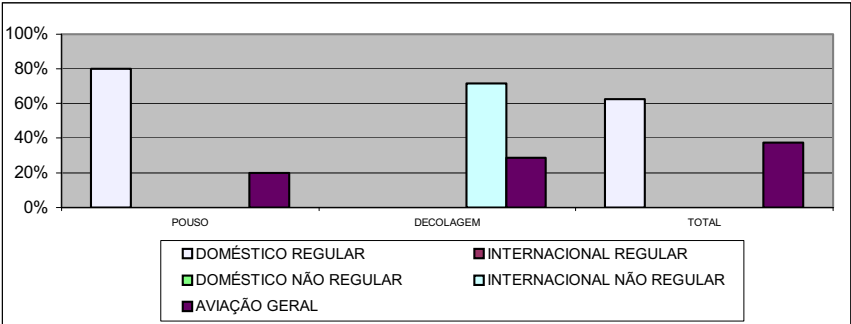
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			4			–			5
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			1			2			3
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			5			–
Total Aeronaves de Passageiros			5			7			8
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			3			–
Total Geral	15/6	12:00-12:59	5	12/7	17:00-17:59	10	2/7	18:00-18:59	8

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

A Figura 6 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

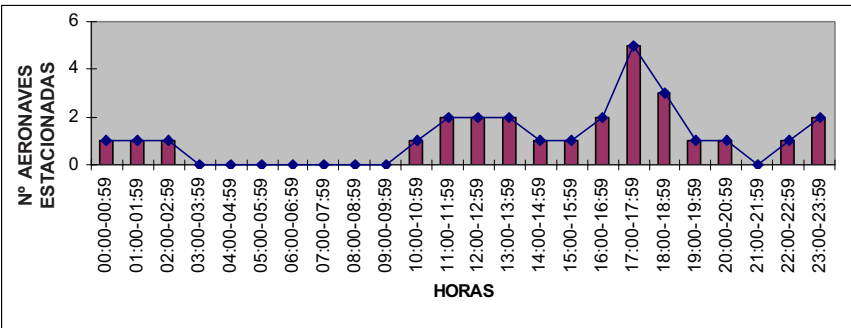
Figura 6 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 7 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 7 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (18:00 - 18:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AB11															
B735															
B737															
B737															
FK10															
P28A															
S76															
Total	5	3	4	5	5	4	4	4	4	4	3	1	1	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 21).

Quadro 21 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	3%	—	—	52%	45%	—	—	—	123
2010	3%	—	—	18%	79%	—	—	—	125
2015	3%	—	—	12%	85%	—	—	—	127
2025	3%	—	—	5%	92%	—	—	—	130

- Não operou no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 22 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			7			8	
2010	6	7	9	8	10	12	9	11	14
2015	7	9	11	10	12	15	11	14	17
2025	11	13	17	15	19	24	17	21	27

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 6, são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	40	3	4	5
	Decolagem	3	60	4	5	8
	Total	5	100	7	9	13
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	3	100	4	5	8
	Total	3	100	4	5	8
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	25	3	4	5
	Decolagem	6	75	8	10	16
	Total	8	100	11	14	21
Total Geral	Pouso	2	25	3	4	5
	Decolagem	6	75	8	10	16
	Total	8	100	11	14	21

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 24 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	3	3	4	5	4	5	6	5	6	7
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	3	3	3	4	3	4	4	5	6	8
Faixa 5	2	3	4	5	4	5	7	7	9	12
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	8	9	11	14	11	14	17	17	21	27

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 24, é mostrado a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	2	3	2	3	3	3	3	4
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4
Faixa 5	1	2	2	3	2	3	4	4	5	6
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	5	6	6	8	6	8	9	10	11	14

- Não opera no aeroporto

Internacional Salgado Filho Porto Alegre

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego do aeroporto Internacional Salgado Filho – Porto Alegre, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	2.667.060	2.605.122	2.683.720	3.025.211
Internacional Regular	133.606	157.416	250.907	239.937
Doméstico Não Regular	53.112	91.795	256.640	232.668
Internacional Não Regular	3.712	7.370	12.200	13.047
Aviação Geral	15.740	18.977	12.078	10.341
Total Geral	2.873.230	2.880.680	3.215.545	3.521.204
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	37.708	31.068	30.036	29.586
Internacional Regular	4.992	4.312	5.200	5.474
Doméstico Não Regular	3.206	3.350	11.386	9.878
Internacional Não Regular	215	214	1.013	706
Aviação Geral	12.263	12.461	9.304	7.580
Total	58.384	51.405	56.939	53.224
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	2.323	1.334	462	11
Internacional Regular	234	566	325	193
Doméstico Não Regular	***	14	14	1.625
Internacional Não Regular	***	13	***	242
Total	2.557	1.927	801	2.071
Total Geral	60.941	53.332	57.740	55.295
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	37.776.720	34.290.090	20.182.060	15.576.193
Internacional Regular	7.283.130	9.241.480	8.241.730	6.838.297
Doméstico Não Regular	438.180	643.610	13.803.550	18.182.260
Internacional Não Regular	661.320	461.220	4.466.680	6.236.137
Total Geral	46.159.350	44.636.400	46.694.020	46.832.887
Rede TECA	18.458.000	16.608.000	19.902.000	18.690.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO - BIG

- Não operou no aeroporto

*** Dado não disponível

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	3.318.088	3.958.058	4.721.460	4.677.345	5.579.881	6.656.570	9.270.429	11.059.348	13.193.475
Internacional Regular	362.545	416.391	470.617	496.341	673.719	651.667	831.015	986.250	1.142.850
Doméstico Não Regular	344.576	432.849	520.516	495.203	612.746	729.531	885.746	1.093.466	1.299.860
Internacional Não Regular	17.320	25.669	34.128	26.289	39.198	52.280	53.153	81.713	110.683
Aviação Geral	17.779	25.233	35.811	23.307	34.876	52.187	39.270	66.701	113.292
Total Geral	4.060.308	4.858.200	5.782.532	5.718.485	6.840.420	8.142.235	11.079.613	13.287.478	15.860.160
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	39.990	47.703	56.903	51.639	61.603	73.490	94.420	112.640	134.377
Internacional Regular	6.276	7.208	8.147	7.640	8.834	10.035	10.990	13.050	15.123
Doméstico Não Regular	13.783	17.313	20.820	17.685	21.883	26.054	26.840	33.135	39.389
Internacional Não Regular	1.096	1.624	2.160	1.383	2.063	2.751	2.044	3.142	4.257
Aviação Geral	9.610	13.639	19.357	11.952	17.885	26.762	16.362	27.792	47.205
Total	70.755	87.487	107.387	90.299	112.265	139.088	150.663	189.759	240.351
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	615	733	875	794	947	1.130	1.452	1.732	2.066
Internacional Regular	373	428	484	431	498	566	589	699	810
Doméstico Não Regular	16	21	25	21	26	32	33	40	48
Internacional Não Regular	43	64	86	55	82	110	81	125	170
Total	1.047	1.246	1.470	1.301	1.553	1.838	2.155	2.596	3.094
Total Geral	71.802	88.733	108.857	91.600	113.818	140.926	152.818	192.355	243.445
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg									
Doméstico Regular	38.834.197	53.233.978	72.973.219	52.371.458	75.920.257	110.057.763	95.864.588	158.102.248	260.746.134
Internacional Regular	10.073.783	13.149.191	17.163.483	14.595.943	19.052.344	24.869.363	30.350.288	39.617.948	51.715.548
Doméstico Não Regular	15.072.303	18.868.460	22.557.558	18.482.586	23.821.999	28.993.873	25.516.903	34.777.768	43.697.215
Internacional Não Regular	5.208.258	8.200.769	12.649.851	6.681.498	11.395.795	18.421.410	7.961.399	18.091.858	36.447.094
Total Geral	69.188.541	93.452.398	125.344.111	92.131.485	130.190.395	182.342.409	159.693.178	250.589.822	392.605.991
Rede TECA	22.031.869	35.789.027	53.609.152	28.540.249	52.515.104	84.696.576	43.392.572	98.613.601	186.133.124

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	4,29	5,52	7,11	7,08
Internacional Regular	21,55	11,66	6,62	5,57
Doméstico Não Regular	63,62	13,22	7,20	5,96
Internacional Não Regular	52,04	14,49	8,84	7,62
Aviação Geral	-13,07	19,53	6,69	6,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-7,77	10,03	5,25	6,22
Internacional Regular	3,12	5,66	4,15	3,98
Doméstico Não Regular	45,51	11,88	4,80	4,24
Internacional Não Regular	48,64	18,13	4,90	4,30
Aviação Geral	-14,82	12,47	5,57	4,51
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-83,21	131,60	5,26	6,22
Internacional Regular	-6,22	17,27	3,08	3,45
Doméstico Não Regular	-	-58,09	4,36	4,40
Internacional Não Regular	-	-23,36	5,08	4,31
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-25,57	27,86	7,36	7,61
Internacional Regular	-2,08	13,97	7,70	7,60
Doméstico Não Regular	246,20	0,74	4,77	3,86
Internacional Não Regular	111,27	5,63	6,80	4,73
Rede TECA	0,42	37,97	7,97	6,50

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	4%	7%	34%	55%	–	–	–	123	0,73
2005*	–	–	–	34%	64%	1%	1%	–	134	0,62
2010	–	4%	5%	25%	56%	8%	2%	–	128	0,65
2015	–	3%	4%	20%	58%	10%	5%	–	139	0,65
2025	–	2%	3%	15%	60%	12%	8%	–	151	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005)

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	81%	5%	–	14%	–	143	0,34
2005*	–	–	–	16%	66%	3%	15%	–	153	0,27
2010	–	–	–	65%	10%	10%	15%	–	152	0,38
2015	–	–	–	58%	12%	12%	18%	–	162	0,40
2025	–	–	–	50%	15%	15%	20%	–	172	0,44

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC (2005)

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional Salgado Filho, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

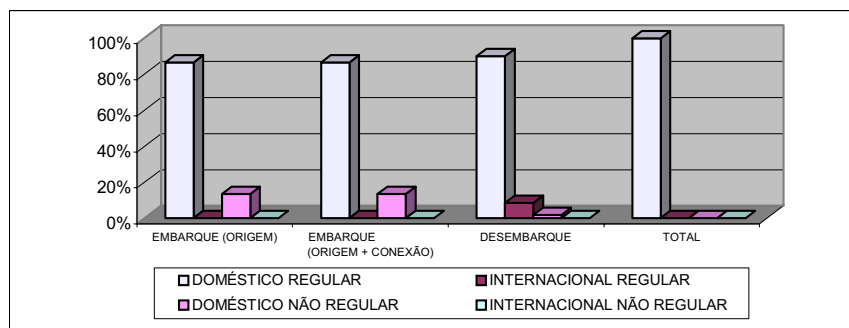
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	10/10	07:00-07:59	842	10/10	07:00-07:59	842	19/08	12:00-12:59	638	11/09	20:00-20:59	1025
Não Regular	07/07	02:00-02:59	428	07/07	02:00-02:59	428	09/01	16:00-16:59	426	03/04	16:00-16:59	549
Internacional												
Regular	21/01	19:00-19:59	261	21/01	19:00-19:59	261	21/04	10:00-10:59	315	19/06	16:00-16:59	327
Não Regular	26/05	01:00-01:59	265	26/05	01:00-01:59	265	20/01	10:00-10:59	196	09/11	23:00-23:59	326
Total Geral	07/10	18:00-18:59	875	07/10	18:00-18:59	877	07/11	12:00-12:59	743	03/04	16:00-16:59	1230

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 86% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Salgado Filho. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico regular.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		842			842			638			1.025	
2010	924	1.102	1.314	924	1.102	1.314	700	835	996	1.124	1.341	1.600
2015	1.198	1.429	1.704	1.198	1.429	1.704	908	1.083	1.292	1.458	1.739	2.075
2025	2.018	2.407	2.872	2.018	2.407	2.872	1.529	1.824	2.176	2.456	2.930	3.496

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 11/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

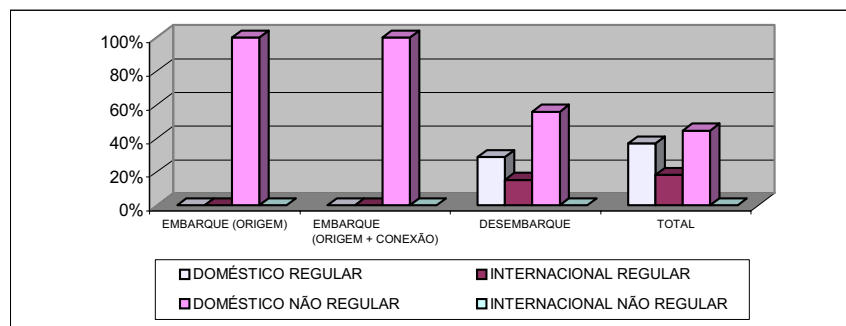
Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	752	73	984	1.276	2.150
	Embarque (Origem + Conexão)	752	73	984	1.276	2.150
	Desembarque	273	27	357	463	780
	Total	1.025	100	1.341	1.739	2.930
Total Geral	Embarque (Origem)	752	73	984	1.276	2.150
	Embarque (Origem + Conexão)	752	73	984	1.276	2.150
	Desembarque	273	27	357	463	780
	Total	1.025	100	1.341	1.739	2.930

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 7% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Salgado Filho. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		428			428			426			549	
2010	551	645	784	511	645	784	508	642	780	655	828	1.005
2015	621	776	936	621	776	936	618	772	932	797	995	1.201
2025	997	1.251	1.523	997	1.251	1.523	992	1.245	1.516	1.279	1.604	1.954

Identificado o período entre 16:00h e 16:59h do dia 03/04 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

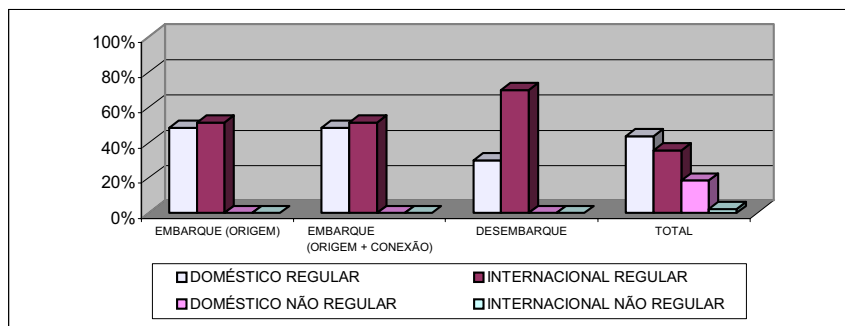
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	130	24	196	236	380
	Embarque (Origem + Conexão)	130	24	196	236	380
	Desembarque	419	76	632	759	1.224
	Total	549	100	828	995	1.604
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	132	29	199	239	386
	Embarque (Origem + Conexão)	132	29	199	239	386
	Desembarque	325	71	490	589	950
	Total	457	100	689	828	1.336
Internacional Regular	Embarque (Origem)	139	62	210	252	406
	Embarque (Origem + Conexão)	141	63	213	256	412
	Desembarque	83	37	125	150	243
	Total	224	100	338	406	655
Total Geral	Embarque (Origem)	401	33	605	727	1.172
	Embarque (Origem + Conexão)	403	33	608	730	1.178
	Desembarque	827	67	1.247	1.499	2.417
	Total	1.230	100	1.855	2.229	3.595

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 7% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Salgado Filho. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		261			261			315			327	
2010	315	362	410	315	362	410	381	437	494	395	454	513
2015	389	449	510	389	449	510	469	542	616	487	563	639
2025	618	734	850	618	734	850	746	886	1.026	775	919	1.065

Identificado o período entre 16:00h e 16:59h do dia 19/06 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

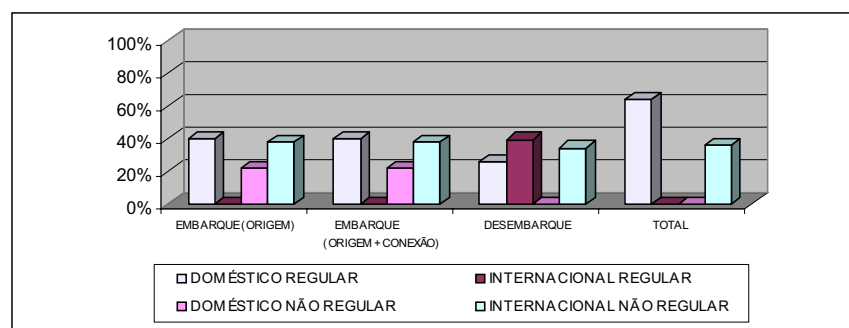
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	129	39	179	222	363
	Embarque (Origem + Conexão)	129	39	179	222	363
	Desembarque	198	61	275	341	557
	Total	327	100	454	563	920
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	129	32	179	222	363
	Embarque (Origem + Conexão)	129	32	179	222	363
	Desembarque	272	68	378	468	765
	Total	401	100	557	690	1.128
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	168	100	233	289	472
	Total	168	100	233	289	472
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	20	100	28	34	56
	Total	20	100	28	34	56
Total Geral	Embarque (Origem)	258	28	358	444	726
	Embarque (Origem + Conexão)	258	28	358	444	726
	Desembarque	658	72	914	1.133	1.850
	Total	916	100	1.272	1.577	2.576

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Salgado Filho. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		265			265			196			326	
2010	281	417	555	281	417	555	208	308	410	346	513	682
2015	342	510	680	342	510	680	253	377	503	420	627	836
2025	553	850	1.151	553	850	1.151	409	629	851	680	1.045	1.416

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 09/11 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Projeções Desagregadas

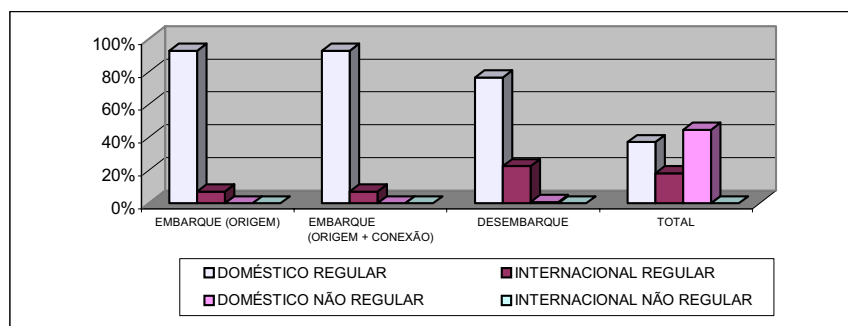
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	326	100	513	627	1.045
	Embarque (Origem + Conexão)	326	100	513	627	1.045
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	326	100	513	627	1.045
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	281	48	442	540	901
	Embarque (Origem + Conexão)	281	48	442	540	901
	Desembarque	303	52	477	583	972
	Total	584	100	919	1.123	1.873
Total Geral	Embarque (Origem)	607	67	955	1.167	1.946
	Embarque (Origem + Conexão)	607	67	955	1.167	1.946
	Desembarque	303	33	477	583	972
	Total	910	100	1.432	1.750	2.918

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		875			877			743			1.230	
2010	959	1.147	1.365	961	1.149	1.368	814	974	1.159	1.595	1.855	2.115
2015	1.282	1.534	1.826	1.285	1.538	1.830	1.089	1.303	1.551	1.879	2.229	2.579
2025	2.361	2.831	3.379	2.366	2.837	3.387	2.004	2.404	2.869	4.244	3.594	4.244

Identificado o período entre 16:00h e 16:59h do dia 03/04 como a hora-pico total do total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Hora-Pico Total de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	132	29	199	239	386
	Embarque (Origem + Conexão)	132	29	199	239	386
	Desembarque	325	71	490	589	950
	Total	457	100	689	828	1.336
Internacional Regular	Embarque (Origem)	139	62	210	252	406
	Embarque (Origem + Conexão)	141	63	213	256	412
	Desembarque	83	37	125	150	243
	Total	224	100	338	406	655
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	130	24	196	236	380
	Embarque (Origem + Conexão)	130	24	196	236	380
	Desembarque	419	76	632	759	1.224
	Total	549	100	828	995	1.604
Total Geral	Embarque (Origem)	401	33	605	727	1.172
	Embarque (Origem + Conexão)	403	33	608	730	1.178
	Desembarque	827	67	1.247	1.499	2.417
	Total	1.230	100	1.855	2.229	3.595

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional Salgado Filho, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

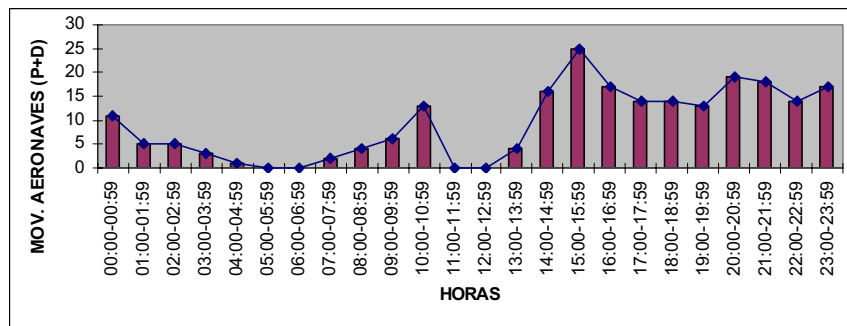
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			13			13			23
Asa Rotativa			2			1			2
Toque Arremetida			–			–			1
Total Geral	28/7	15:00-15:59	15	21/6	10:00-10:59	14	27/7	15:00-15:59	26*

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto
* Inclui toque-arremetida

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	28%	–	16%	24%	32%	–	–	–	82
2010	26%	6%	9%	19%	34%	5%	1%	–	88
2015	24%	5%	8%	18%	37%	6%	2%	–	96
2025	20%	3%	5%	15%	45%	8%	4%	–	113

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		13			13			23	
2010	14	18	22	14	18	22	25	31	38
2015	16	20	25	16	20	25	29	36	45
2025	25	31	39	25	31	39	44	55	70

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			1			2	
2010	2	3	3	1	1	2	2	3	3
2015	3	3	4	1	2	2	3	3	4
2025	4	5	6	2	2	3	4	5	6

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			1	
2010	–	–	–	–	–	–	1	1	2
2015	–	–	–	–	–	–	1	2	2
2025	–	–	–	–	–	–	2	2	3

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Salgado Filho, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

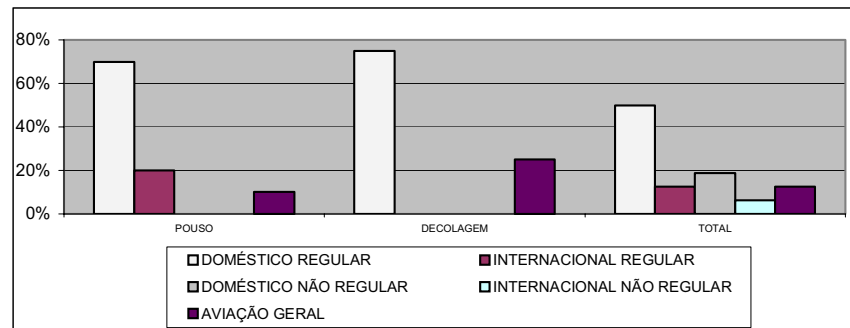
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			7			9			8
Não Regular			–			–			3
Aviação Geral			1			3			2
Internacional									
Regular			2			–			2
Não Regular			–			–			1
Total Aeronaves de Passageiros			10			12			16
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			2
Total Geral	27/7	14:00-14:59	10	22/9	10:00-10:59	12	27/11	15:00-15:59	18

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

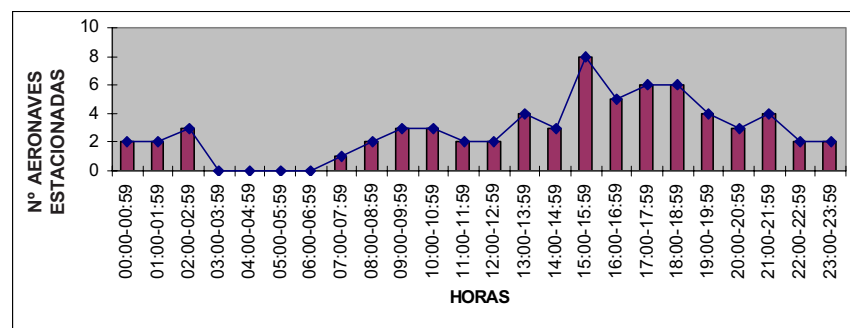
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (15:00 - 15:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A1MIL															
A320															
A320															
A320															
B430															
B732															
B733															
B733															
B733															
B734															
B735															
B737															
B737															
B762															
C208 MIL															
P28R															
Total	6	5	6	6	7	7	7	8	10	9	7	9	9	10	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	1%	–	–	10%	89%	–	–	–	146
2010	5%	–	–	8%	66%	9%	12%	–	159
2015	5%	–	–	6%	63%	11%	15%	–	167
2025	5%	–	–	4%	60%	13%	18%	–	176

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		10			12			16	
2010	12	15	18	14	18	22	19	24	29
2015	15	18	22	17	22	27	23	28	36
2025	22	27	35	26	33	42	35	44	56

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	4	50	6	7	11
	Decolagem	4	50	6	7	11
	Total	8	100	12	14	22
Internacional Regular	Pouso	1	50	1	1	3
	Decolagem	1	50	1	1	3
	Total	2	100	2	2	6
Doméstico Não Regular	Pouso	1	33	1	2	3
	Decolagem	2	67	3	4	5
	Total	3	100	4	6	8
Internacional Não Regular	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	2	100	3	4	5
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	3	4	5
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	9	56	12	16	25
	Decolagem	7	44	10	12	19
	Total	16	100	22	28	44
Aeronaves Militares	Pouso	2	100	3	4	5
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	3	4	5
Total Geral	Pouso	11	61	15	20	30
	Decolagem	7	39	10	12	19
	Total	18	100	25	32	49

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	3	4	3	4	6	6	8	11
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	2	2	2	3	2	3	4	4	5	7
Faixa 5	12	13	15	18	14	18	22	19	23	30
Faixa 6	–	1	2	2	2	2	2	4	4	4
Faixa 7	–	1	2	2	2	2	2	2	4	4
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	16	19	24	29	23	29	36	35	44	56

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	2	2	2	2	3	3	4	6
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	1	1	1	2	1	2	2	2	3	4
Faixa 5	6	7	8	9	7	9	11	10	12	15
Faixa 6	–	1	1	1	1	1	1	2	2	2
Faixa 7	–	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	9	12	13	15	12	15	18	18	23	29

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Porto Alegre, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			2			1			2
Internacional									
Regular			2			2			2
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			4			3			4
Aeronaves de Passageiros			1			1			2
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	16/4	08:00-08:59	5	9/11	01:00-01:59	4	16/4	08:00-08:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (08:00 - 08:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B703 CRG															
FK27 CRG															
DC10 CRG															
B722 CRG															
FK10															
E110															
Total	2	2	2	3	3	2	2	3	3	4	5	5	5	5	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	25%	25%	50%	–	–
2010	–	23%	27%	45%	5%	–
2015	–	22%	29%	41%	8%	–
2025	–	20%	32%	38%	10%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			3			4	
2010	4	4	5	3	3	4	4	4	5
2015	5	6	7	4	5	5	5	6	7
2025	10	12	14	7	9	10	10	12	14

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Pouso	2	100	2	3	6
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	2	3	6
Doméstico Não Regular	Pouso	2	100	2	3	6
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	2	3	6
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	4	100	4	6	12
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	4	100	4	6	12
Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	50	1	2	3
	Decolagem	1	50	1	2	3
	Total	2	100	2	4	6
Total Geral	Pouso	5	83	5	8	15
	Decolagem	1	17	1	2	3
	Total	6	100	6	10	18

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3
Faixa FC3	1	1	1	1	1	2	2	3	4	5
Faixa FC4	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5
Faixa FC5	–	–	–	1	1	1	1	1	1	1
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	4	4	4	5	5	6	7	10	12	14

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa FC3	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3
Faixa FC4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3
Faixa FC5	–	–	–	1	1	1	1	1	1	1
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	4	4	4	5	5	5	5	6	7	9

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Internacional de Pelotas

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do aeroporto em questão, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	3.846	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	789	388	475	376
Internacional Não Regular	140	–	–	21
Aviação Geral	926	681	680	772
Total Geral	5.701	1.069	1.155	1.169
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	308	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.206	1.189	1.266	389
Internacional Não Regular	77	–	–	10
Aviação Geral	1.753	1.187	758	858
Total	3.344	2.376	2.024	1.257
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	884
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	884
Total Geral	3.344	2.376	2.024	2.141
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	10.080	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	134.990	147.570	158.660	243.433
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	145.070	147.570	158.660	243.433
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG.
- Não operou no aeroporto.

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	4.916	5.847	6.953	6.893	8.199	9.751	13.518	16.078	19.123
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	698	870	1.040	983	1.207	1.429	1.694	2.077	2.454
Internacional Não Regular	300	445	592	456	680	907	923	1.418	1.922
Aviação Geral	977	1.387	1.968	1.281	1.917	2.869	2.159	3.667	6.228
Total Geral	6.891	8.549	10.553	9.613	12.003	14.956	18.294	23.240	29.727
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	314	373	444	371	441	525	629	748	890
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.397	1.741	2.080	1.787	2.195	2.598	2.733	3.350	3.959
Internacional Não Regular	60	89	118	76	113	151	115	177	240
Aviação Geral	801	1.137	1.613	985	1.474	2.207	1.349	2.291	3.892
Total	2.572	3.340	4.255	3.219	4.223	5.481	4.826	6.566	8.981
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	17.589	15.979	22.086	23.721	23.125	33.851	43.421	49.622	82.917
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	199.496	249.742	298.571	244.634	315.307	383.761	337.740	460.317	578.374
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	217.085	265.721	320.657	268.355	338.432	417.612	381.161	509.939	661.291
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros - ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto.

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	–	7,00	6,97
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-21,89	18,27	6,77	5,58
Internacional Não Regular	-46,87	84,17	8,85	7,63
Aviação Geral	-5,88	12,43	6,69	6,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	3,41	5,43
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-31,42	34,95	4,74	4,32
Internacional Não Regular	-49,36	54,84	4,89	4,59
Aviação Geral	-21,19	5,79	5,33	4,51
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	–	–	7,67	7,93
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	21,72	0,51	4,77	3,86
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto.

No Quadro 4 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	100%	–	–	–	–	–	37	0,03
2010	10%	50%	35%	5%	–	–	–	–	35	0,45
2015	10%	45%	30%	15%	–	–	–	–	41	0,45
2025	10%	40%	25%	25%	–	–	–	–	48	0,45

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular.

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Pelotas, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do tráfego total no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Internacional									
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	16/1	16:00-16:59	25	12/02	11:00-11:59	45	12/02	11:00-11:59	45

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		25			45			45	
2010	29	37	45	53	66	81	53	66	81
2015	35	44	54	63	79	98	63	79	98
2025	60	76	97	108	137	175	108	137	175

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	–	–	–	–	–
	Desembarque	45	100	66	79	137
	Total	45	100	66	79	137

- Não operou no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Pelotas, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

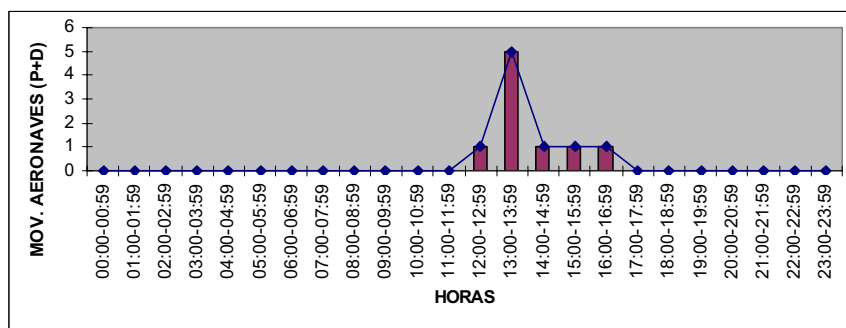
Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			4			3			5
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	4/5	19:00-19:59	4	20/4	15:00-15:59	3	5/3	13:00-13:59	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.
- Não operou no aeroporto

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário de aeronaves – pouso e decolagem, desconsiderando toque-arremetida – no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	30%	40%	30%	–	–	–	–	–	28
2015	25%	35%	28%	12%	–	–	–	–	37
2025	25%	32%	25%	18%	–	–	–	–	41

- Não opera no aeroporto.
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			3			5	
2010	5	6	8	3	4	6	6	7	9
2015	5	7	9	4	5	7	7	9	12
2025	7	10	14	5	7	10	9	12	17

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto.

Quadro 13 - Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto.

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Pelotas a hora-pico de pátio para pouso corresponde à total e difere da hora-pico de decolagem.

Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

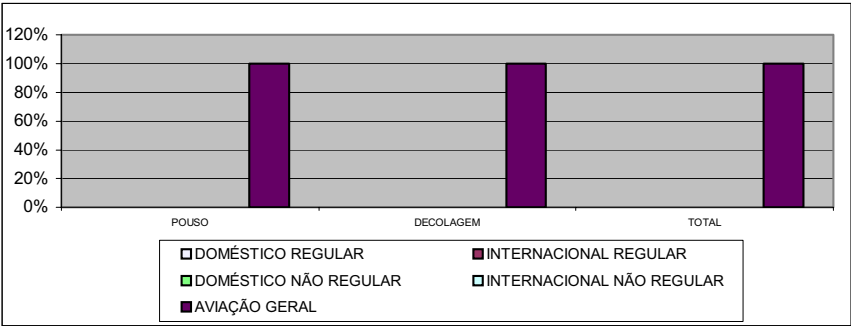
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			2			2			4
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			2			2			4
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	17/3	22:00-22:59	2	24/3	14:00-14:59	2	1/4	22:00-22:59	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

- Não operou no aeroporto

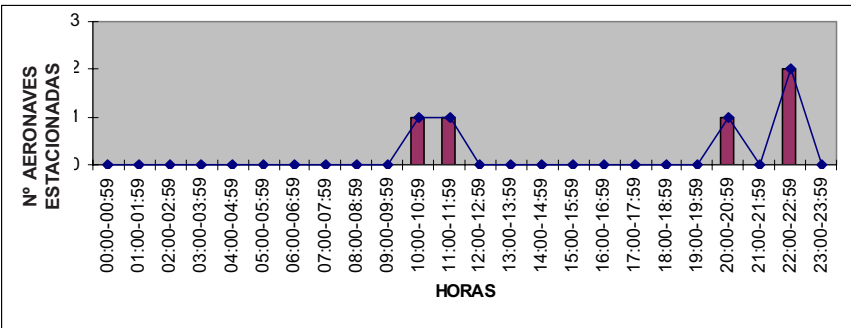
A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

Figura 2 - Hora-Pico de Páteo de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páteo ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 - Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páteo



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de páteo de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Páteo de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (22:00 - 22:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AC50															
AC50															
C402															
C402															
Total	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4	4	3	2	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	10%	40%	45%	5%	—	—	—	—	37
2015	10%	35%	40%	15%	—	—	—	—	43
2025	10%	30%	35%	25%	—	—	—	—	50

- Não opera no aeroporto.

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			4	
2010	2	3	4	2	3	4	5	6	8
2015	3	4	5	3	4	5	6	8	10
2025	4	5	7	4	5	7	7	10	14

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	2	50	3	4	5
	Decolagem	2	50	3	4	5
	Total	4	100	6	8	10
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	50	3	4	5
	Decolagem	2	50	3	4	5
	Total	4	100	6	8	10
Total Geral	Pouso	2	50	3	4	5
	Decolagem	2	50	3	4	5
	Total	4	100	6	8	10

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	4	4	4	4	4	4	5	4	5	6
Faixa 2	–	–	1	1	1	1	2	1	2	3
Faixa 3	–	1	1	2	1	2	2	1	2	3
Faixa 4	–	–	–	1	0	1	1	1	1	2
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	4	5	6	8	6	8	10	7	10	14

- Não opera no aeroporto.

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Faixa 2	–	–	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 3	–	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 4	–	–	–	1	–	1	1	1	1	1
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	4	5	6	7	6	7	7	7	8	9

- Não opera no aeroporto.

Internacional Rubem Berta Uruguaiana

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1, consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional Rubem Berta - Uruguaiiana, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves e ao agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	3.276	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	471	507	487	458
Internacional Não Regular	69	–	11	–
Aviação Geral	343	335	361	258
Total Geral	4.159	842	859	716
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	374	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	556	610	596	74
Internacional Não Regular	18	–	6	–
Aviação Geral	207	208	215	148
Total	1155	818	817	222
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	492
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	492
Total Geral	1155	818	817	714
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	7.250	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	24.790	40.580	38.970	37.023
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	32.040	40.580	38.970	37.023
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2, a seguir, apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazos.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	7.393	8.792	10.457	10.366	12.329	14.664	20.329	24.179	28.758
Internacional Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	666	842	1.017	972	1.210	1.447	1.789	2.220	2.651
Internacional Não Regular	110	163	216	166	248	332	337	518	702
Aviação Geral	410	582	826	537	804	1.203	905	1.538	2.613
Total Geral	8.579	10.379	12.516	12.041	14.591	17.646	23.360	28.455	34.724
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	425	506	601	502	597	711	851	1.012	1.204
Internacional Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	888	1.122	1.356	1.144	1.424	1.703	1.754	2.177	2.599
Internacional Não Regular	13	20	27	17	26	34	27	41	56
Aviação Geral	225	319	453	282	423	633	393	669	1.136
Total	1.551	1.967	2.437	1.945	2.470	3.081	3.025	3.899	4.995
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Internacional Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Internacional Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	1.551	1.967	2.437	1.945	2.470	3.081	3.025	3.899	4.995
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	7.870	10.878	15.035	10.755	15.743	23.045	20.216	33.781	56.448
Internacional Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	45.258	56.656	67.734	55.498	71.531	87.060	76.620	104.428	131.211
Internacional Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	53.128	67.534	82.769	66.253	87.274	110.105	96.836	138.209	187.659
Rede TECA	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros - ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	–	7,00	6,97
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-0,93	-12,95	7,52	6,26
Internacional Não Regular	–	–	8,76	7,64
Aviação Geral	-9,06	17,64	6,68	6,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	3,36	5,42
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-48,94	72,25	4,88	4,34
Internacional Não Regular	–	–	5,39	4,66
Aviação Geral	-10,58	16,60	5,81	4,69
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	–	–	7,67	7,93
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	14,30	8,88	4,77	3,86
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5, constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	10%	50%	35%	5%	–	–	–	–	35	0,50
2015	10%	45%	30%	15%	–	–	–	–	41	0,50
2025	10%	40%	25%	25%	–	–	–	–	48	0,50

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional Rubem Berta, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6, são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico, no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

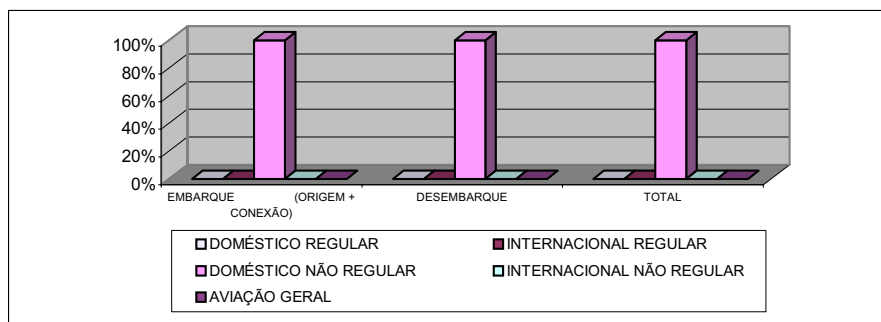
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	26/10	11:00-11:59	10	24/10	13:00-13:59	9	2/10	20:00-20:59	12
Internacional									
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	26/10	11:00-11:59	10	24/10	13:00-13:59	9	2/10	20:00-20:59	12

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 100% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Rubem Berta - Uruguaiana. A Figura 1, a seguir, mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		10			9			12	
2010	13	17	22	11	15	20	15	20	26
2015	16	22	28	15	19	25	19	26	34
2025	27	38	53	25	34	48	33	46	64

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 02/10 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

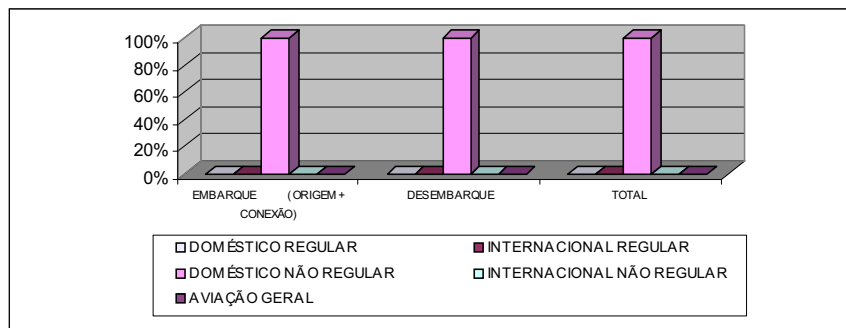
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem + Conexão)	12	100	20	26	46
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	12	100	20	26	46
Total Geral	Embarque (Origem + Conexão)	12	100	20	26	46
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	12	100	20	26	46

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Total Geral

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 2 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Apesar de não terem sido fornecidos os dados da demanda anual para os tráfegos doméstico regular e internacional não regular, foram disponibilizados os dados referentes às projeções dos mesmos. Sendo assim, são apresentadas no Quadro 9, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto, que incluem também, as projeções para os tráfegos doméstico regular e internacional não regular, não apresentados em itens separadamente.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		10			9			12	
2010	54	65	79	49	59	71	65	78	94
2015	61	73	89	54	66	80	73	88	106
2025	100	122	148	90	109	134	120	146	178

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 02/10 como a hora-pico total do total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Hora-Pico Total de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem + Conexão)	12	100	78	88	146
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	12	100	78	88	146
Total Geral	Embarque (Origem + Conexão)	12	100	78	88	146
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	12	100	78	88	146

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 11 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional Rubem Berta, considerando-se a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

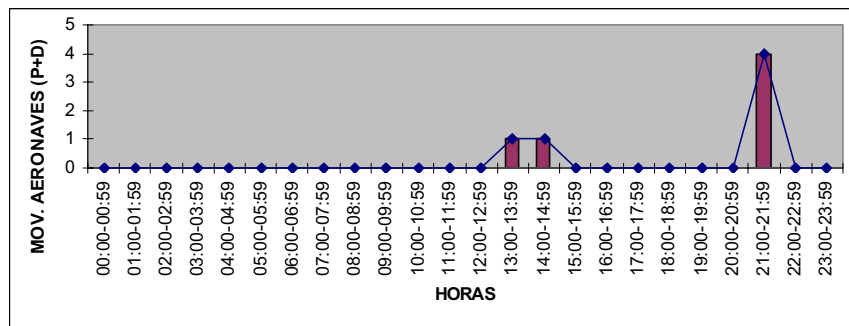
Quadro 11 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			2			2			2
Asa Rotativa			—			—			2
Toque Arremetida			—			—			—
Total Geral	16/11	10:00-10:59	2	6/1	20:00-20:59	2	24/6	21:00-21:59	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 3, ilustrada abaixo, mostra a distribuição do movimento diário (pouso e decolagem) de aeronaves no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 3 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 12 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 12 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	30%	40%	30%	–	–	–	–	–	28
2015	25%	35%	28%	12%	–	–	–	–	37
2025	25%	32%	25%	18%	–	–	–	–	41

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 13 e 14 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel), enquanto o Quadro 15, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 13 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			2	
2010	3	4	5	3	4	5	3	4	5
2015	4	5	6	4	5	6	4	5	6
2025	5	7	9	5	7	9	5	7	9

Quadro 14 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005	–	–	–	–	–	–		2	
2010	–	–	–	–	–	–	3	4	5
2015	–	–	–	–	–	–	4	5	6
2025	–	–	–	–	–	–	5	7	9

- Não opera no aeroporto

Quadro 15 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 16 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Rubem Berta, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso e total, distintos por sua vez, do horário de decolagem.

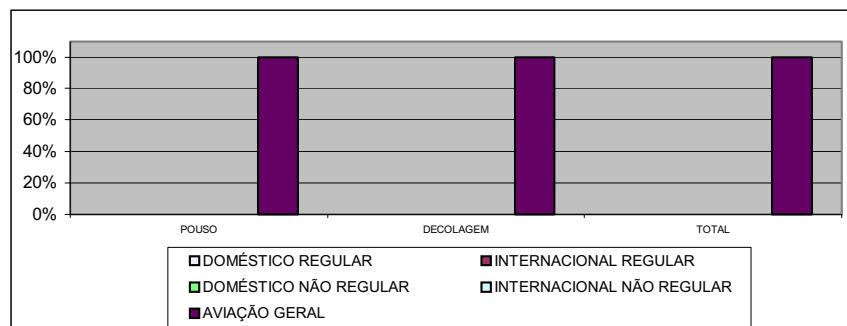
Quadro 16 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			2			2			2
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			2			2			2
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	21/12	10:00-10:59	2	2/10	20:00-20:59	2	21/12	10:00-10:59	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

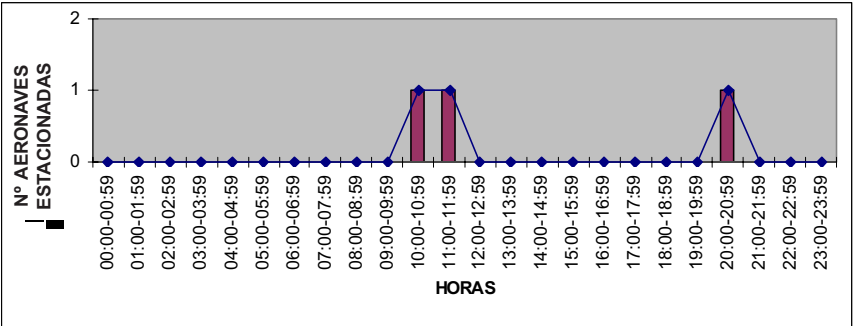
Figura 4 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 5 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio durante o dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 5 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 6 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 6 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (10:00 - 10:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
LJ40															
PA31															
Total	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 6 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 17, abaixo).

Quadro 17 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	15%	40%	40%	5%	–	–	–	–	35
2015	12%	38%	35%	15%	–	–	–	–	42
2025	10%	32%	33%	25%	–	–	–	–	49

- Não operou no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 18 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			2	
2010	3	4	5	3	4	5	3	4	5
2015	4	6	7	4	6	7	4	6	7
2025	6	7	10	6	7	10	6	7	10

A partir das projeções médias constantes no Quadro 18 e das participações relativas de cada tráfego registradas na Figura 4, apresentam-se no Quadro 19 as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 19 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	2	100	4	6	7
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	4	6	7
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	100	4	6	7
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	4	6	7
Total Geral	Pouso	2	100	4	6	7
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	4	6	7

- Não opera no aeroporto

A seguir, no Quadro 20 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	1	1	2	1	2	2	2	2	3
Faixa 2	–	1	1	1	1	2	2	2	2	3
Faixa 3	–	1	1	1	1	1	2	1	2	2
Faixa 4	–	–	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	2	3	4	5	4	6	7	6	7	10

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 20, é mostrado a seguir, no Quadro 21, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 21 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 2	–	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 3	–	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 4	–	–	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	2	3	4	4	4	4	4	4	4	6

- Não opera no aeroporto

IV

Superintendência Regional do Centro-Leste e Nordeste



Aracaju

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Aracaju, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	293.811	265.820	274.769	440.398
Internacional Regular	–	–	2	–
Doméstico Não Regular	61.728	64.019	45.904	47.601
Internacional Não Regular	4	324	408	145
Aviação Geral	1.070	1.000	1.408	2.156
Total Geral	356.613	331.163	322.489	490.300
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	10.815	7.921	6.930	7.499
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	6.747	5.337	5.140	6.352
Internacional Não Regular	2	4	16	20
Aviação Geral	889	766	648	1.225
Total	18.453	14.028	12.734	15.096
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	21	46	264	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	2.088	1.483	1.067	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	2.109	1.529	1.331	–
Total Geral	20.562	15.557	14.065	15.096
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	1.817.710	1.784.280	1.894.740	2.020.903
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	741.600	560.880	625.060	507.510
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	2.559.310	2.345.160	2.519.800	2.528.413
Rede TECA	12.000	17.000	3.000	11.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG.
- Não operou no aeroporto.

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	509.407	609.762	729.887	722.496	864.893	1.035.355	1.449.542	1.735.250	2.077.271
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	80.540	100.285	119.740	113.049	138.736	164.069	193.964	237.509	280.460
Internacional Não Regular	665	983	1.305	997	1.482	1.972	1.966	3.012	4.071
Aviação Geral	1.543	2.254	3.294	2.106	3.259	5.044	3.842	6.821	12.108
Total Geral	592.155	713.284	854.226	838.648	1.008.370	1.206.440	1.649.314	1.982.592	2.373.910
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	11.998	14.362	17.192	15.387	18.420	22.051	25.949	31.064	37.187
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	6.711	8.357	9.978	8.499	10.431	12.336	12.513	15.323	18.094
Internacional Não Regular	19	28	37	23	35	46	33	51	70
Aviação Geral	662	967	1.413	826	1.278	1.978	1.130	2.006	3.561
Total	19.390	23.714	28.620	24.735	30.164	36.411	39.625	48.444	58.912
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	292	350	419	375	449	538	633	758	907
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.778	2.214	2.644	2.252	2.764	3.268	3.315	4.060	4.794
Internacional Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	2.070	2.564	3.063	2.627	3.213	3.806	3.948	4.818	5.701
Total Geral	21.460	26.278	31.683	27.362	33.377	40.217	43.573	53.262	64.613
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	2.248.189	3.089.368	4.245.281	3.043.757	4.425.105	6.433.349	5.615.507	9.297.234	15.292.833
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	860.098	1.104.210	1.346.821	1.149.182	1.523.953	1.896.156	1.865.547	2.632.505	3.393.493
Internacional Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	3.108.287	4.193.578	5.592.102	4.192.939	5.949.058	8.329.505	7.481.054	11.929.739	18.686.326
Rede TECA	18.713	26.367	35.084	24.072	37.042	51.929	37.149	66.366	103.979

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	14,44	6,72	7,24	7,21
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-8,30	16,07	6,71	5,52
Internacional Não Regular	230,96	46,63	8,56	7,35
Aviação Geral	26,31	0,89	7,65	7,67
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-11,49	13,88	5,10	5,37
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-1,99	5,64	4,53	3,92
Internacional Não Regular	115,44	6,96	4,56	3,84
Aviação Geral	11,28	-4,62	5,74	4,61
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	5,11	5,38
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	4,54	3,92
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	3,60	8,86	7,45	7,71
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-11,88	16,82	6,66	5,62
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	-2,86	19,11	7,04	6,00

- Não opera no aeroporto.

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	65%	35%	–	–	–	126	0,31
2005*	–	4%	1%	3%	92%	–	–	–	126	0,28
2010	–	–	2%	13%	85%	–	–	–	129	0,33
2015	–	–	2%	8%	85%	5%	–	–	134	0,35
2025	–	–	2%	3%	85%	10%	–	–	140	0,40

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular.

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular.

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Aracaju, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

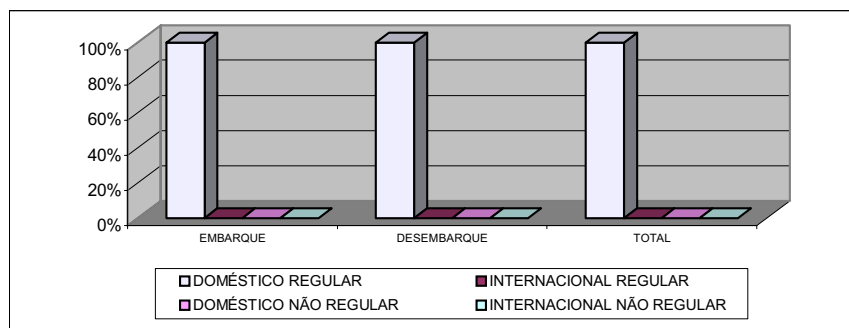
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	12/9	05:00-05:59	256	4/3	23:00-23:59	267	4/3	23:00-23:59	267
Não Regular	16/7	13:00-13:59	213	9/7	13:00-13:59	169	8/1	09:00-09:59	312
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	13/2	17:00-17:59	21	6/2	16:00-16:59	25	9/1	09:00-09:59	27
Total Geral	4/4	06:00-06:59	292	17/6	00:00-00:59	335	18/9	00:00-00:59	340

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 90% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Aracaju. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		256			267			267	
2010	296	354	424	309	370	443	309	370	443
2015	378	452	542	394	472	565	394	472	565
2025	645	772	924	672	805	963	672	805	963

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 04/03 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

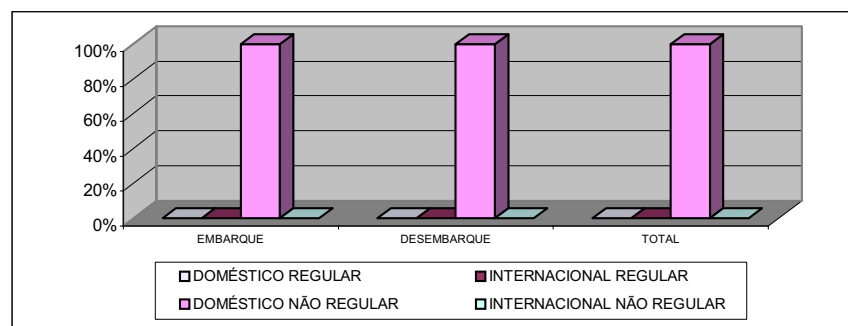
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque	—	—	—	—	—
	Desembarque	267	100	370	472	805
	Total	267	100	370	472	805
Total Geral	Embarque	—	—	—	—	—
	Desembarque	267	100	370	472	805
	Total	267	100	370	472	805

- Não opera no aeroporto.

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 10% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Aracaju. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		213			169			312	
2010	246	307	369	195	244	293	360	450	540
2015	311	383	456	246	304	362	455	561	668
2025	480	593	710	381	471	563	703	869	1.040

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 08/01 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

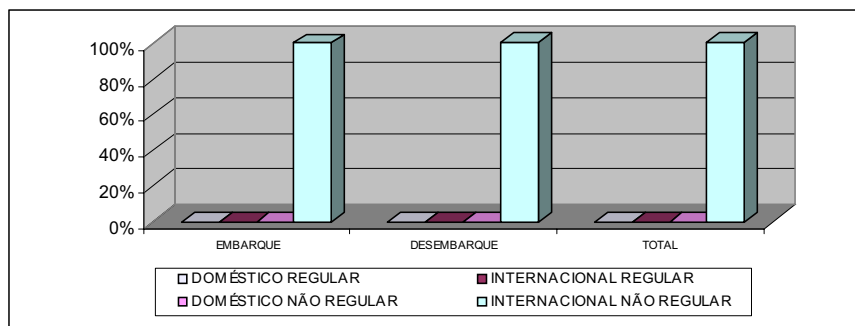
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	251	80	362	451	699
	Desembarque	61	20	88	110	170
	Total	312	100	450	561	869
Total Geral	Embarque	251	80	362	451	699
	Desembarque	61	20	88	110	170
	Total	312	100	450	561	869

II.1.3 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Aracaju. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		21			25			27	
2010	24	30	36	29	36	43	31	39	47
2015	31	38	45	36	45	54	39	49	58
2025	47	58	70	56	70	83	61	75	90

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 09/01 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

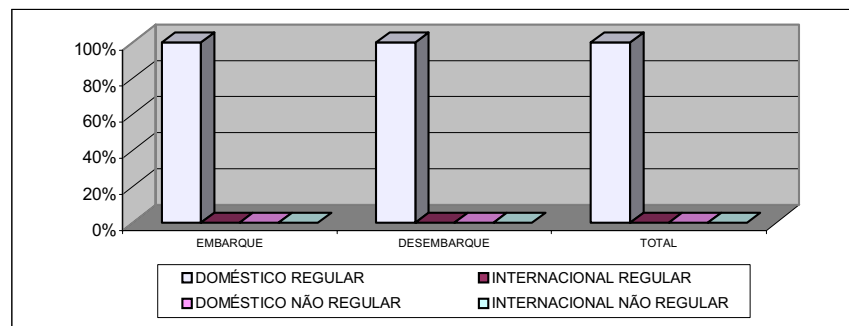
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque	–	–	–	–	–
	Desembarque	27	100	39	49	75
	Total	27	100	39	49	75
Total Geral	Embarque	–	–	–	–	–
	Desembarque	27	100	39	49	75
	Total	27	100	39	49	75

- Não opera no aeroporto.

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 4 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		292			335			340	
2010	335	404	483	384	463	554	390	470	563
2015	427	513	614	490	589	705	497	598	715
2025	714	858	1.027	819	984	1.179	831	999	1.196

Identificado o período entre 00:00h e 00:59h do dia 18/09 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque	–	–	–	–	–
	Desembarque	340	100	470	598	999
	Total	340	100	470	598	999
Total Geral	Embarque	–	–	–	–	–
	Desembarque	340	100	470	598	999
	Total	340	100	470	598	999

- Não opera no aeroporto.

II.2. Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 15 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Aracaju, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 15 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

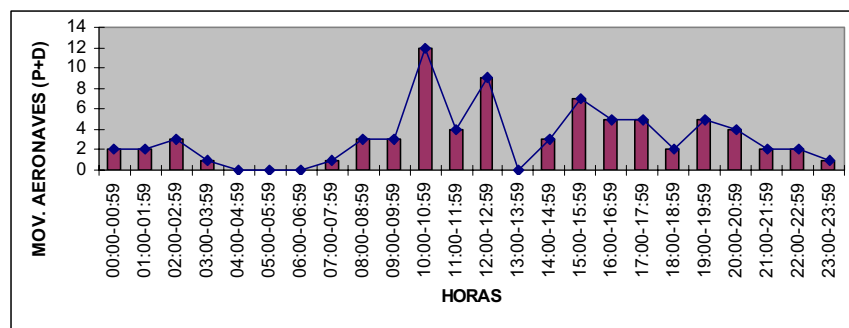
Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)							
	Pouso			Decolagem			Total	
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Qtd.
Asa Fixa			5			7		8
Asa Rotativa			–			2		4
Toque Arremetida			–			–		–
Total Geral	25/9	16:00-16:59	5	23/11	10:00-10:59	9	23/11	10:00-10:59

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

- Não operou no aeroporto

A Figura 5 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 5 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

O Quadro 16 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 16 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	75%	17%	–	8%	–	–	–	–	19
2010	70%	15%	5%	10%	–	–	–	–	27
2015	65%	13%	7%	15%	–	–	–	–	31
2025	58%	11%	10%	21%	–	–	–	–	37

- Não opera no aeroporto.
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 17 e 18 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 19, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 17 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			7			8	
2010	6	8	9	9	11	13	10	13	15
2015	8	9	11	11	13	16	12	15	18
2025	12	15	18	17	20	25	19	23	28

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			2			4	
2010	–	–	–	3	3	4	5	6	8
2015	–	–	–	3	4	5	6	8	9
2025	–	–	–	5	6	7	10	12	14

- Não opera no aeroporto.

Quadro 19 - Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto.

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Aracaju, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, do horário da decolagem.

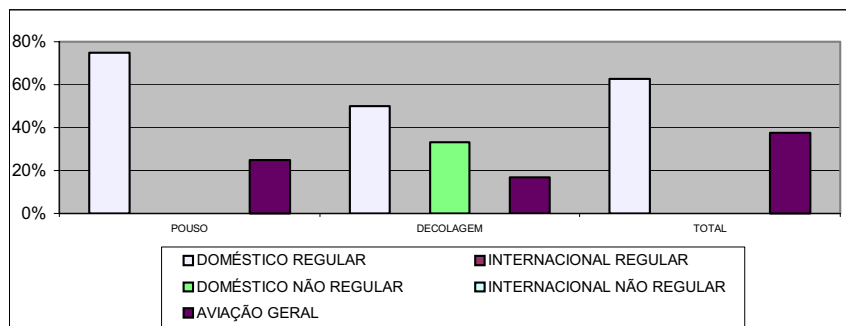
Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			3			3			5
Não Regular			–			2			–
Aviação Geral			1			1			3
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			4			6			8
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			–			2
Total Geral	6/12	18:00-18:59	5	28/12	16:00-16:59	6	6/12	18:00-18:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

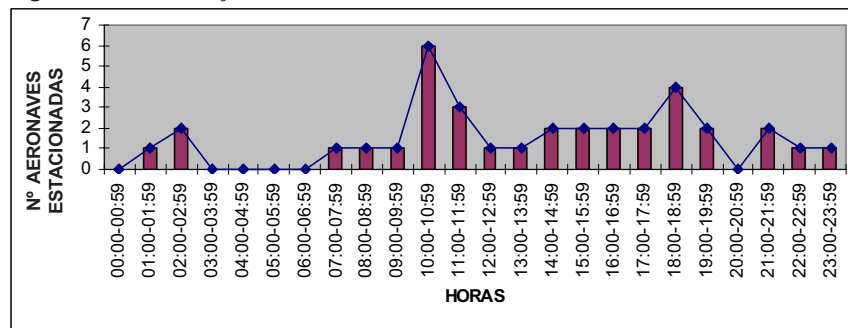
Figura 6 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

Na Figura 7 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 7 - Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.
OBS: O horário está em hora Zulu

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (18:00 - 18:59)															
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59	
A319 MIL																
A320																
B105																
B733																
B733																
E110 MIL																
PA28																
Total	3	5	5	5	4	4	5	3	3	3	3	3	2	2	2	

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 21 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	3%	—	—	—	97%	—	—	—	131
2010	1%	—	—	4%	95%	—	—	—	132
2015	1%	—	—	4%	90%	5%	—	—	136
2025	1%	—	—	4%	85%	10%	—	—	140

- Não opera no aeroporto.
* Inclui Aviação Geral.

No Quadro 22 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			6			8	
2010	5	6	7	7	8	10	9	11	14
2015	5	6	8	8	10	12	11	13	16
2025	8	10	12	12	15	18	16	20	24

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 6, são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	3	60	4	5	7
	Decolagem	2	40	3	3	5
	Total	5	100	7	8	12
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	1	33	1	2	3
	Decolagem	2	67	3	3	5
	Total	3	100	4	5	8
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	4	50	5	7	10
	Decolagem	4	50	6	6	10
	Total	8	100	11	13	20
Aeronaves Militares	Pouso	1	50	1	2	2
	Decolagem	1	50	1	2	2
	Total	2	100	2	4	4
Total Geral	Pouso	5	50	6	9	12
	Decolagem	5	50	7	8	12
	Total	10	100	13	17	24

- Não opera no aeroporto.

A seguir no Quadro 24 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	3	3	4	5	3	4	5	4	5	6
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa 5	5	5	6	8	6	7	8	8	11	14
Faixa 6	—	—	—	—	1	1	1	2	2	2
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	8	9	11	14	11	13	16	16	20	24

- Não operou no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares.

Com base no Quadro 24, é mostrado a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	2	3	2	2	3	2	3	3
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 5	2	3	3	4	3	4	4	4	6	7
Faixa 6	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	4	6	6	8	7	8	9	8	11	12

- Não operou no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares.

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 26 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto de Aracaju a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 26 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			—			—			—
Não Regular			1			1			1
Internacional									
Regular			—			—			—
Não Regular			—			—			—
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			1
Aeronaves de Passageiros			—			2			2
Aeronaves Militares			—			1			1
Total Geral	9/7	13:00-13:59	1	9/7	14:00-14:59	4	9/7	14:00-14:59	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (14:00 - 14:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B721CRG															
E110 MIL															
PA34															
PA34															
Total	4	4	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	0	0

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 27).

Quadro 27 - Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	100%	–	–	–
2010	–	–	100%	–	–	–
2015	–	–	100%	–	–	–
2025	–	–	100%	–	–	–

- Não opera no aeroporto.

No Quadro 28 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 28 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	2	2	3	2	2	3	2	2	3
2015	2	3	3	2	3	3	2	3	3
2025	3	4	5	3	4	5	3	4	5

A partir das projeções médias constantes no Quadro 28 são apresentadas no Quadro 29, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 29 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	2	3	4
	Total	1	100	2	3	4
Total de Aeronaves Cargueiras	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	2	3	4
	Total	1	100	2	3	4
Aeronaves de Passageiros	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	2	100	4	5	8
	Total	2	100	4	5	8
Aeronaves Militares	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	2	3	4
	Total	1	100	2	3	4
Total Geral	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	4	100	8	11	16
	Total	4	100	8	11	16

- Não opera no aeroporto.

A seguir no Quadro 30 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 30 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	2	2	3	2	3	3	3	4	5
Faixa FC4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	1	2	2	3	2	3	3	3	4	5

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros e militares.

Com base no Quadro 30, é mostrado, a seguir, no Quadro 31, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 31 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	2	1	2	2	2	2	3
Faixa FC4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	1	1	1	2	1	2	2	2	2	3

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros e militares.

Internacional Pinto Martins Fortaleza

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional Pinto Martins, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	1.749.041	1.459.764	1.762.683	2.187.009
Internacional Regular	61.106	87.066	126.538	145.130
Doméstico Não Regular	227.930	244.765	292.461	327.171
Internacional Não Regular	43.535	68.856	126.225	104.319
Aviação Geral	11.868	8.248	9.962	10.611
Total Geral	2.093.480	1.868.699	2.317.869	2.774.240
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	27.874	20.337	20.845	23.526
Internacional Regular	999	1.155	2.279	2.317
Doméstico Não Regular	10.430	9.769	9.517	7.907
Internacional Não Regular	328	568	832	947
Aviação Geral	5.556	4.657	6.145	6.677
Total	45.187	36.486	39.618	41.374
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	503
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.602	1.048	1.054	538
Internacional Não Regular	–	6	2	–
Total	1.602	1.054	1.056	1.041
Total Geral	46.789	37.540	40.674	42.415
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	18.862.140	20.645.630	27.730.970	29.105.624
Internacional Regular	575.650	852.290	1.388.020	1.535.003
Doméstico Não Regular	10.565.640	6.673.730	3.455.880	5.863.912
Internacional Não Regular	79.290	240.630	823.350	722.059
Total Geral	30.082.720	28.412.280	33.398.220	37.226.598
Rede TECA	2.820.000	2.566.000	3.866.000	4.908.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	2.295.873	2.776.056	3.356.669	3.315.021	4.008.670	4.847.462	6.892.140	8.334.368	10.078.392
Internacional Regular	187.540	213.752	239.960	252.866	289.957	327.042	413.222	485.795	558.367
Doméstico Não Regular	390.956	494.437	597.833	572.103	712.376	852.542	1.056.445	1.312.356	1.568.072
Internacional Não Regular	149.308	220.616	292.685	223.667	332.488	442.485	440.937	675.668	913.119
Aviação Geral	13.378	19.549	28.565	18.264	28.262	43.733	33.317	59.142	104.984
Total Geral	3.037.055	3.724.410	4.515.712	4.381.921	5.371.753	6.513.264	8.836.061	10.867.329	13.222.934
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	26.572	32.130	38.850	36.895	44.165	53.950	71.725	86.735	104.884
Internacional Regular	2.888	3.291	3.695	3.454	3.961	4.467	5.082	5.975	6.867
Doméstico Não Regular	12.029	15.213	18.394	15.462	19.253	23.041	24.010	29.826	35.638
Internacional Não Regular	888	1.313	1.742	1.118	1.662	2.212	1.633	2.502	3.381
Aviação Geral	6.526	9.536	13.934	8.117	12.561	19.437	11.105	19.714	34.994
Total	48.903	61.483	76.615	65.046	81.602	103.107	113.555	144.752	185.764
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.142	1.445	1.747	1.468	1.829	2.188	2.280	2.833	3.385
Internacional Não Regular	9	13	18	11	17	23	17	26	35
Total	1.151	1.458	1.765	1.479	1.846	2.211	2.297	2.859	3.420
Total Geral	50.054	62.941	78.380	66.525	83.448	105.318	115.852	147.611	189.184
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	29.858.959	41.875.758	58.728.742	41.762.969	62.190.731	92.610.442	82.267.919	140.681.117	240.569.798
Internacional Regular	1.800.687	2.339.252	3.038.897	2.585.907	3.359.399	4.364.255	5.283.093	6.863.560	8.916.834
Doméstico Não Regular	12.253.838	15.731.703	19.188.182	16.372.418	21.711.783	27.014.573	26.586.833	37.872.198	49.160.325
Internacional Não Regular	1.190.844	1.561.187	2.021.752	1.904.151	2.618.208	3.486.692	4.015.524	6.552.064	9.949.712
Total Geral	45.104.328	61.507.900	82.977.573	62.625.445	89.880.121	127.475.962	118.153.369	191.968.939	308.596.669
Rede TECA	4.596.302	6.792.249	9.403.210	5.926.417	9.682.071	14.225.392	9.100.441	17.621.779	29.385.227

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	7,73	4,89	7,63	15,76
Internacional Regular	33,42	8,05	6,29	10,87
Doméstico Não Regular	12,80	8,61	7,58	13,00
Internacional Não Regular	33,82	16,16	8,55	15,24
Aviação Geral	-3,66	13,00	7,65	15,91
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-5,50	6,43	6,57	14,45
Internacional Regular	32,37	7,27	3,78	8,57
Doméstico Não Regular	-8,82	13,98	4,82	9,15
Internacional Não Regular	42,39	6,75	4,83	8,53
Aviação Geral	6,32	7,39	5,67	9,43
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-30,49	21,85	4,83	9,15
Internacional Não Regular	–	–	5,51	8,87
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	15,56	7,55	8,23	17,73
Internacional Regular	38,67	8,79	7,51	15,36
Doméstico Não Regular	-17,82	21,82	6,66	11,77
Internacional Não Regular	108,83	16,67	10,89	20,14
Rede TECA	20,29	6,71	7,35	12,72

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	5%	1%	44%	38%	6%	6%	–	140	0,60
2005*	–	1%	–	18%	73%	5%	3%	–	140	0,57
2010	1%	2%	2%	30%	47%	10%	8%	–	144	0,60
2015	1%	2%	2%	24%	50%	12%	9%	–	150	0,60
2025	1%	2%	2%	17%	52%	14%	12%	–	160	0,60

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	76%	4%	20%	–	–	139	0,40
2005*	1%	–	–	–	49%	50%	–	–	179	0,43
2010	–	–	–	35%	40%	23%	2%	–	144	0,45
2015	–	–	–	25%	45%	25%	5%	–	156	0,47
2025	–	–	–	18%	48%	28%	6%	–	163	0,50

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional Pinto Martins, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

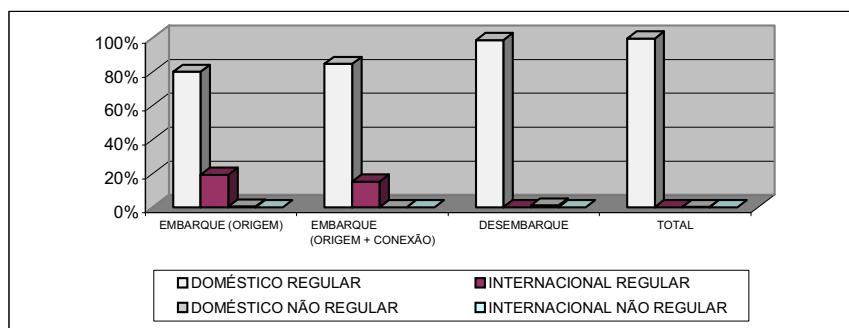
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	13/11	13:00-13:59	550	25/4	15:00-15:59	586	5/8	14:00-14:59	674	1/8	15:00-15:59	942
Não Regular	6/11	02:00-02:59	489	6/11	02:00-02:59	489	31/12	01:00-01:59	495	17/10	02:00-02:59	648
Internacional												
Regular	4/11	21:00-21:59	300	4/11	21:00-21:59	300	9/12	19:00-19:59	319	5/8	20:00-20:59	350
Não Regular	24/3	19:00-19:59	379	24/3	19:00-19:59	379	7/8	21:00-21:59	420	7/8	21:00-21:59	420
Total Geral	10/1	01:00-01:59	637	26/12	01:00-01:59	673	2/1	00:00-00:59	718	2/10	14:00-14:59	1068

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 79% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Pinto Martins. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		550			586			674			942	
2010	635	768	929	677	818	989	778	941	1.138	1.088	1.316	1.590
2015	825	998	1.207	879	1.063	1.286	1.011	1.223	1.479	1.414	1.710	2.067
2025	1.373	1.660	2.007	1.463	1.769	2.139	1.682	2.034	2.460	2.351	2.843	3.438

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 01/08 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

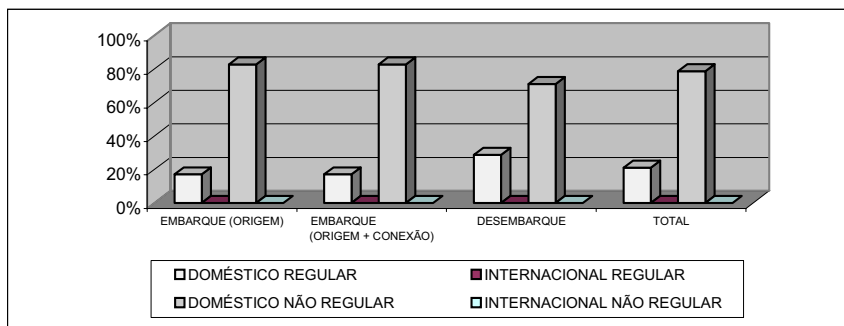
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	416	44	581	755	1.256
	Embarque (Origem + Conexão)	428	45	598	777	1.292
	Desembarque	514	55	718	933	1.551
	Total	942	100	1.316	1.710	2.843
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	2	100	3	4	6
	Embarque (Origem + Conexão)	2	100	3	4	6
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	2	100	3	4	6
Total Geral	Embarque (Origem)	418	44	584	759	1.262
	Embarque (Origem + Conexão)	430	46	601	781	1.298
	Desembarque	514	54	718	933	1.551
	Total	944	100	1.319	1.714	2.849

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 12% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Pinto Martins. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		489			489			495			648	
2010	539	685	834	539	685	834	545	693	845	714	907	1.106
2015	747	937	1.134	747	937	1.134	756	949	1.148	990	1.242	1.503
2025	1.172	1.475	1.799	1.172	1.475	1.799	1.186	1.493	1.821	1.553	1.955	2.384

Identificado o período entre 02:00h e 02:59h do dia 17/10 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

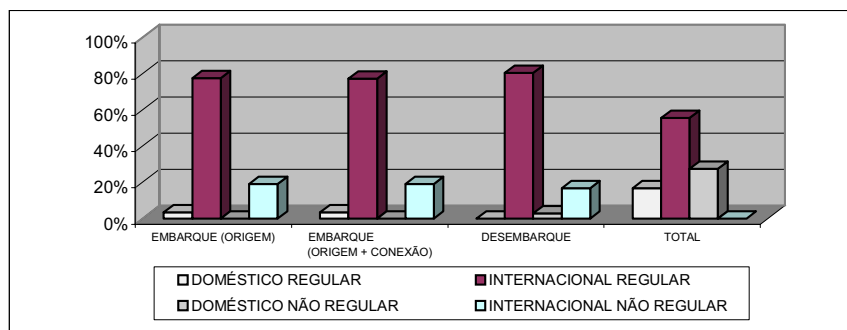
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	597	92	836	1.144	1.801
	Embarque (Origem + Conexão)	648	100	907	1.242	1.955
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	648	100	907	1.242	1.955
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	104	59	146	199	314
	Embarque (Origem + Conexão)	108	62	151	207	326
	Desembarque	67	38	94	128	202
	Total	175	100	245	335	528
Total Geral	Embarque (Origem)	701	85	982	1.343	2.115
	Embarque (Origem + Conexão)	756	92	1.058	1.449	2.281
	Desembarque	67	8	94	128	202
	Total	823	100	1.152	1.577	2.483

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 5% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Pinto Martins. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		300			300			319			350	
2010	357	407	456	357	407	456	379	432	485	416	474	532
2015	457	524	591	457	524	591	486	557	628	533	611	689
2025	709	834	958	709	834	958	754	887	1.019	827	973	1.118

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 05/08 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

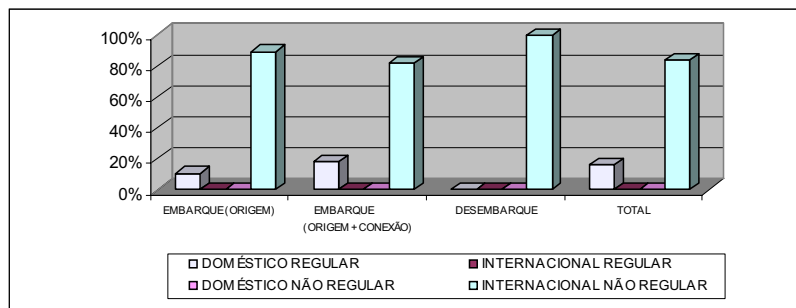
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	350	100	474	611	973
	Embarque (Origem + Conexão)	350	100	474	611	973
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	350	100	474	611	973
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	106	100	144	185	295
	Total	106	100	144	185	295
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	63	36	85	110	175
	Embarque (Origem + Conexão)	77	45	104	134	214
	Desembarque	96	55	130	168	267
	Total	173	100	234	302	481
Total Geral	Embarque (Origem)	413	66	559	721	1.148
	Embarque (Origem + Conexão)	427	68	578	745	1.187
	Desembarque	202	32	274	353	562
	Total	629	100	852	1.098	1.749

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por cerca de 4% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Pinto Martins. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		379			379			420			420	
2010	407	601	798	407	601	798	451	666	884	451	666	884
2015	549	815	1.085	549	815	1.085	608	904	1.203	608	904	1.203
2025	811	1.243	1.679	811	1.243	1.679	899	1.377	1.861	899	1.377	1.861

Identificado o período entre 21:00h e 21:59h do dia 07/08 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

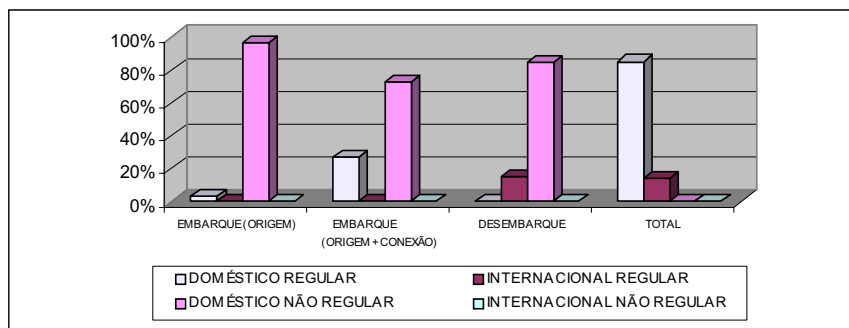
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	420	100	666	904	1.377
	Total	420	100	666	904	1.377
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	78	99	124	168	256
	Embarque (Origem + Conexão)	79	100	125	170	259
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	79	100	125	170	259
Total Geral	Embarque (Origem)	78	16	124	168	256
	Embarque (Origem + Conexão)	79	16	125	170	259
	Desembarque	420	84	666	904	1.377
	Total	499	100	791	1.074	1.636

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		637			673			718			1.068	
2010	732	898	1.089	774	949	1.150	825	1.012	1.227	1.228	1.505	1.825
2015	951	1.166	1.413	1.005	1.231	1.493	1.072	1.314	1.593	1.594	1.954	2.370
2025	1.630	2.004	2.439	1.722	2.118	2.577	1.837	2.259	2.749	2.732	3.360	4.089

Identificado o período entre 14:00h e 14:59h do dia 02/10 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	172	19	242	315	541
	Embarque (Origem + Conexão)	207	23	292	379	651
	Desembarque	703	77	991	1.286	2.212
	Total	910	100	1.283	1.665	2.863
Internacional Regular	Embarque (Origem)	153	97	216	280	481
	Embarque (Origem + Conexão)	157	100	221	287	494
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	157	100	221	287	494
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	1	100	1	2	3
	Embarque (Origem + Conexão)	1	100	1	2	3
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	1	100	1	2	3
Total Geral	Embarque (Origem)	326	31	459	597	1.025
	Embarque (Origem + Conexão)	365	34	514	668	1.148
	Desembarque	703	66	991	1.286	2.212
	Total	1.068	100	1.505	1.954	3.360

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional Pinto Martins, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

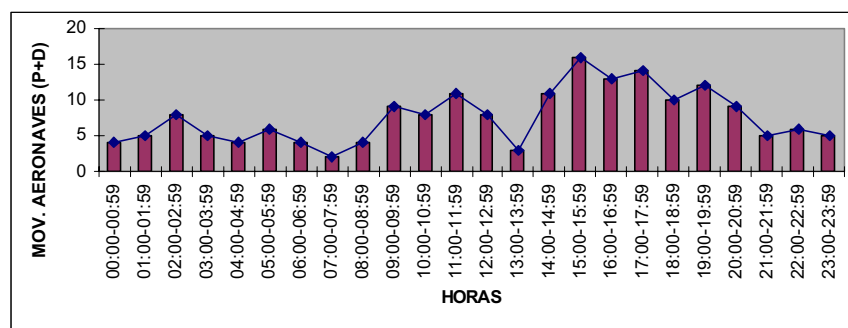
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			11			11			11
Asa Rotativa			–			1			5
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	5/11	15:00-15:59	11	28/11	19:00-19:59	12	4/3	15:00-15:59	16

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	81%	–	–	6%	13%	–	–	–	36
2010	70%	2%	2%	10%	16%	–	–	–	44
2015	64%	2%	2%	14%	18%	–	–	–	49
2025	58%	2%	2%	18%	20%	–	–	–	55

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		11			11			11	
2010	12	16	19	12	16	19	12	16	19
2015	16	21	26	16	21	26	16	21	26
2025	22	28	36	22	28	36	22	28	36

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			1			5	
2010	–	–	–	1	1	2	6	7	9
2015	–	–	–	1	2	2	7	9	12
2025	–	–	–	2	3	3	10	13	16

- Não opera no aeroporto

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Pinto Martins, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para decolagem e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de pouso.

Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

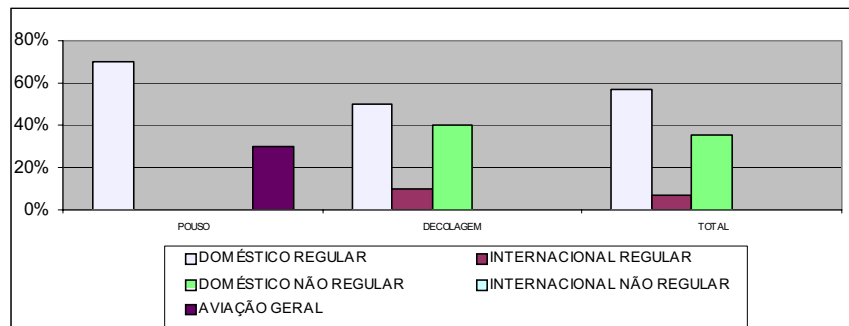
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			7			5			8
Não Regular			–			4			5
Aviação Geral			3			–			–
Internacional									
Regular			–			1			1
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			10			10			14
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			–			–
Total Geral	29/12	15:00-15:59	11	31/12	16:00-16:59	10	31/12	16:00-16:59	14

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

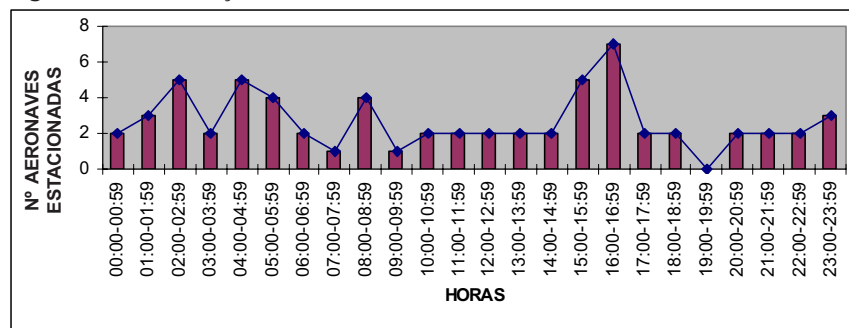
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (16:00 - 16:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
A332															
B733															
B734															
B737															
B737															
B738															
FK10															
FK10															
MD11															
Total	8	9	9	7	7	8	7	6	5	4	4	3	2	2	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	–	–	–	9%	58%	21%	12%	–	173
2010	–	–	–	6%	59%	22%	13%	–	177
2015	–	–	–	5%	55%	25%	15%	–	184
2025	–	–	–	3%	53%	27%	17%	–	191

- Não opera no aeroporto

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		10			10			14	
2010	11	13	17	11	13	17	15	18	23
2015	14	17	22	14	17	22	19	25	31
2025	22	28	36	22	28	36	30	39	50

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	3	38	4	5	8
	Decolagem	5	63	7	9	14
	Total	8	100	11	14	22
Internacional Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	3
	Total	1	100	1	2	3
Doméstico Não Regular	Pouso	1	20	1	2	3
	Decolagem	4	80	5	7	11
	Total	5	100	6	9	14
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	4	29	5	7	11
	Decolagem	10	71	13	18	28
	Total	14	100	18	25	39
Total Geral	Pouso	4	29	5	7	11
	Decolagem	10	71	13	18	28
	Total	14	100	18	25	39

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	2	2	3	5	3	6	7	7	11	16
Faixa 5	9	10	11	12	11	12	14	14	16	18
Faixa 6	2	2	2	4	3	4	6	6	8	10
Faixa 7	1	1	2	2	2	3	4	3	4	6
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	14	15	18	23	19	25	31	30	39	50

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	2	2	2	3	2	3	4	4	6	8
Faixa 5	5	5	6	7	6	6	7	7	8	10
Faixa 6	1	1	1	2	2	2	3	3	4	5
Faixa 7	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	9	9	10	13	11	13	16	16	20	26

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Pinto Martins a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			1
Não Regular			1			1			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			2			2			2
Aeronaves de Passageiros			1			–			6
Aeronaves Militares			6			–			2
Total Geral	5/5	12:00-12:59	9	18/5	23:00-23:59	2	17/3	11:00-11:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (11:00 - 11:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AS50															
AS50 (MIL)															
AS50 (MIL)															
B722 (CRG)															
B737															
DC86 (CRG)															
FK10															
LJ25															
PA34															
Total	5	5	5	4	5	5	5	4	3	4	5	5	4	4	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	50%	50%	–	–
2010	–	–	55%	45%	–	–
2015	–	–	60%	40%	–	–
2025	–	–	70%	30%	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			2	
2010	2	3	3	2	3	3	2	2	3
2015	3	4	4	3	4	4	3	4	4
2025	5	6	8	5	6	8	5	6	8

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Doméstico Não Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	3
	Total	1	100	1	2	3
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	50	1	2	3
	Decolagem	1	50	1	2	3
	Total	2	100	2	4	6
Aeronaves de Passageiros	Pouso	3	50	4	5	9
	Decolagem	3	50	4	5	9
	Total	6	100	8	10	19
Aeronaves Militares	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	2	100	3	4	6
	Total	2	100	3	4	6
Total Geral	Pouso	4	40	5	7	12
	Decolagem	6	60	8	11	18
	Total	10	100	13	18	30

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	2	2	2	2	3	4	6
Faixa FC4	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	2	2	2	3	3	4	4	5	6	8

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros e militares

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	2	2	2	2	3	3	4
Faixa FC4	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	2	2	2	3	3	4	4	5	5	6

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros e militares

Ilhéus/Bahia – Jorge Amado

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Ilhéus/Bahia – Jorge Amado, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	225.799	175.032	193.089	187.652
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	3.794	3.634	18.708	50.122
Internacional Não Regular	–	–	168	14
Aviação Geral	1.155	1.101	1.890	1.405
Total Geral	230.748	179.767	213.855	239.193
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	7.818	6.553	6.032	4.380
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.448	1.398	999	1.054
Internacional Não Regular	–	–	19	3
Aviação Geral	1.515	1.471	1.653	1.322
Total	10.781	9.422	8.703	6.759
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	1.004	960
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	1.004	960
Total Geral	10.781	9.422	9.707	7.719
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	1.627.660	1.808.090	2.109.490	1.689.428
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	4.760	330	27.720	57.875
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	1.632.420	1.808.420	2.137.210	1.747.303
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	228.083	273.016	326.801	323.492	387.249	463.573	649.022	776.946	930.083
Internacional Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	21.513	27.208	32.898	31.482	39.201	46.914	58.134	72.217	86.289
Internacional Não Regular	198	293	389	297	442	588	586	899	1.215
Aviação Geral	2.076	3.033	4.432	2.834	4.385	6.786	5.170	9.177	16.291
Total Geral	251.870	303.550	364.520	358.105	431.277	517.861	712.912	859.239	1.033.878
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	5.399	6.463	7.736	6.738	8.066	9.656	10.739	12.855	15.389
Internacional Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	2.151	2.720	3.289	2.713	3.379	4.044	4.094	5.085	6.076
Internacional Não Regular	20	30	41	24	36	49	35	54	73
Aviação Geral	1.805	2.637	3.854	2.147	3.322	5.141	2.954	5.244	9.309
Total	9.375	11.850	14.920	11.622	14.803	18.890	17.822	23.238	30.847
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Internacional Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	1.078	1.363	1.649	1.360	1.693	2.027	2.052	2.549	3.045
Internacional Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	1.078	1.363	1.649	1.360	1.693	2.027	2.052	2.549	3.045
Total Geral	10.453	13.213	16.569	12.982	16.496	20.917	19.874	25.787	33.892
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	2.520.007	3.438.154	4.724.568	3.387.394	4.924.695	7.159.668	6.249.492	10.346.882	17.130.668
Internacional Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doméstico Não Regular	36.503	47.184	57.865	49.919	66.712	83.503	84.676	120.618	156.570
Internacional Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	2.556.510	3.485.338	4.782.433	3.437.313	4.991.407	7.243.171	6.334.168	10.467.500	17.287.238
Rede TECA	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-5,98	7,79	7,24	7,21
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	136,40	-11,50	7,58	6,30
Internacional Não Regular	–	83,72	8,57	7,36
Aviação Geral	6,75	16,64	7,65	7,66
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-17,56	8,09	4,53	4,77
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-10,05	20,88	4,43	4,17
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-4,44	14,81	4,73	4,67
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	7,26	4,43	4,18
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	1,25	15,27	7,45	7,71
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	129,95	-4,00	7,17	6,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	27%	73%	–	–	–	126	0,31
2005*	–	–	–	44%	56%	–	–	–	131	0,33
2010	–	–	–	20%	80%	–	–	–	128	0,33
2015	–	–	–	15%	85%	–	–	–	130	0,37
2025	–	–	–	2%	98%	–	–	–	134	0,45

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Ilhéus/Bahia – Jorge Amado, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

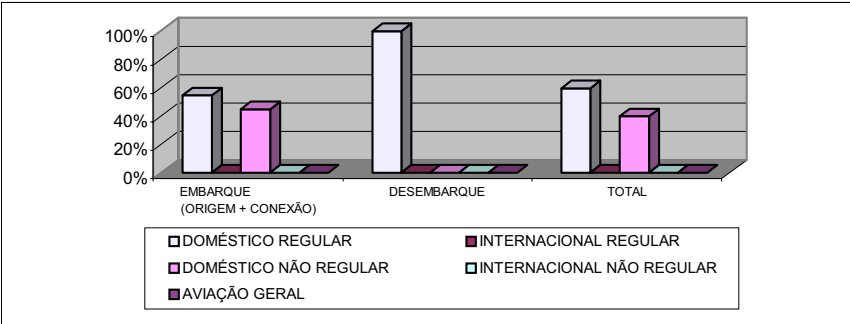
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	16/1	07:00-07:59	123	19/11	18:00-18:59	107	10/4	08:00-08:59	164
Não Regular	10/1	18:00-18:59	207	29/10	12:00-12:59	196	1/1	21:00-21:59	360
Internacional									
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	12/10	14:00-14:59	15	25/5	19:00-19:59	16	25/5	19:00-19:59	16
Total Geral	30/1	07:00-07:59	212	29/10	12:00-12:59	196	29/10	12:00-12:59	377

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 78% do movimento total de passageiros do Aeroporto Ilhéus/Bahia – Jorge Amado. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		123			107			164	
2010	142	170	203	124	148	177	189	227	271
2015	181	217	260	158	189	226	242	289	346
2025	309	370	443	269	322	385	412	494	591

Identificado o período entre 08:00h e 08:59h do dia 10/04 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

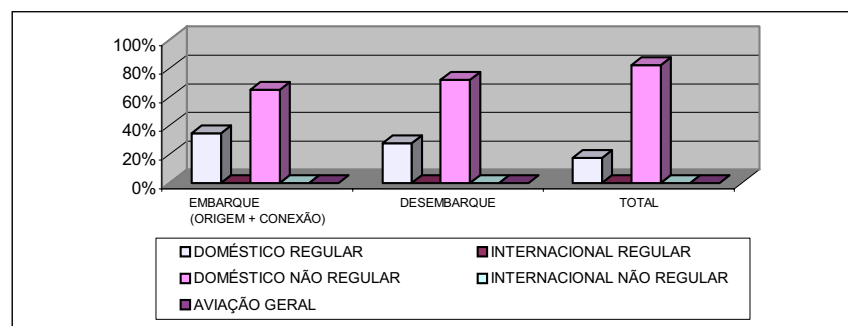
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque	101	62	140	178	304
	Desembarque	63	38	87	111	190
	Total	164	100	227	289	494
Doméstico Não Regular	Embarque	110	100	152	194	331
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	110	100	152	194	331
Total Geral	Embarque	211	77	292	372	635
	Desembarque	63	23	87	111	190
	Total	274	100	379	483	825

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 21% do movimento total de passageiros do Aeroporto Ilhéus/Bahia – Jorge Amado. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		207			196			360	
2010	239	286	342	226	271	324	416	498	596
2015	305	365	437	289	346	414	531	635	760
2025	520	623	746	493	590	706	905	1.083	1.297

Identificado o período entre 21:00h e 21:59h do dia 01/01 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

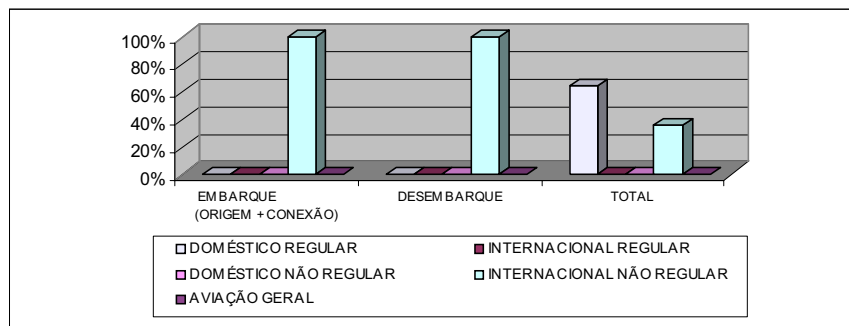
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	143	40	198	252	430
	Desembarque	217	60	300	383	653
	Total	360	100	498	635	1.083
Doméstico Regular	Embarque	26	34	36	46	79
	Desembarque	51	66	70	90	153
	Total	77	100	106	136	232
Total Geral	Embarque	169	39	234	298	509
	Desembarque	268	61	370	473	806
	Total	437	100	604	771	1.315

II.1.3 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Ilhéus/Bahia – Jorge Amado. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		15			16			16	
2010	16	23	30	17	24	32	17	24	32
2015	21	31	41	22	33	44	22	33	44
2025	36	56	75	39	59	80	39	59	80

Identificado o período entre 19:00h e 19:59h do dia 25/05 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

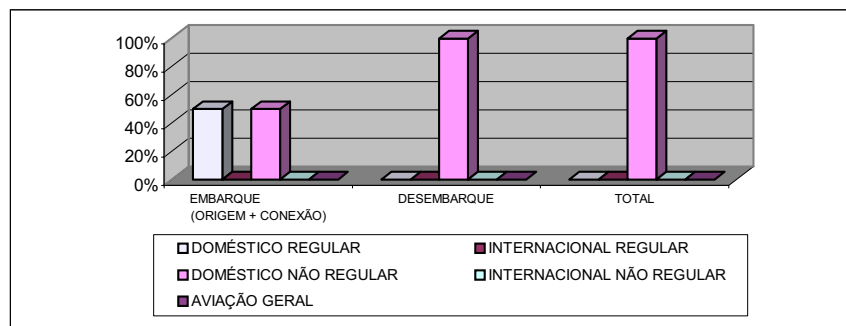
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque	–	–	–	–	–
	Desembarque	16	100	24	33	59
	Total	16	100	24	33	59
Doméstico Regular	Embarque	29	100	44	60	108
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	29	100	44	60	108
Total Geral	Embarque	29	64	44	60	108
	Desembarque	16	36	24	33	59
	Total	45	100	68	93	167

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 4 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		212			196			377	
2010	223	269	323	206	249	299	397	478	575
2015	292	352	422	270	325	390	519	625	751
2025	494	596	717	457	551	662	879	1.059	1.274

Identificado o período entre 12:00h e 12:59h do dia 29/10 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	181	48	230	300	508
	Desembarque	196	52	249	325	551
	Total	377	100	479	625	1.059
Total Geral	Embarque	181	48	230	300	508
	Desembarque	196	52	249	325	551
	Total	377	100	479	625	1.059

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 15 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Ilhéus/Bahia – Jorge Amado, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

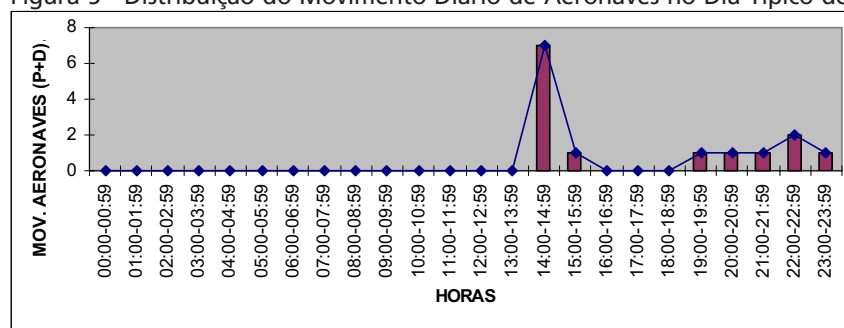
Quadro 15 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			5			5			7
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	26/7	17:00-17:59	5	17/10	13:00-13:59	5	28/5	14:00-14:59	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 5 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

O Quadro 16 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 16 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	86%	–	–	14%	–	–	–	–	27
2010	80%	–	–	12%	8%	–	–	–	35
2015	77%	–	–	10%	13%	–	–	–	39
2025	72%	–	–	8%	20%	–	–	–	46

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 17 e 18 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 19, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 17 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			5			7	
2010	6	8	10	6	8	10	9	11	14
2015	8	10	13	8	10	13	11	14	18
2025	11	14	19	11	14	19	15	20	27

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 19 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Ilhéus/Bahia – Jorge Amado, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

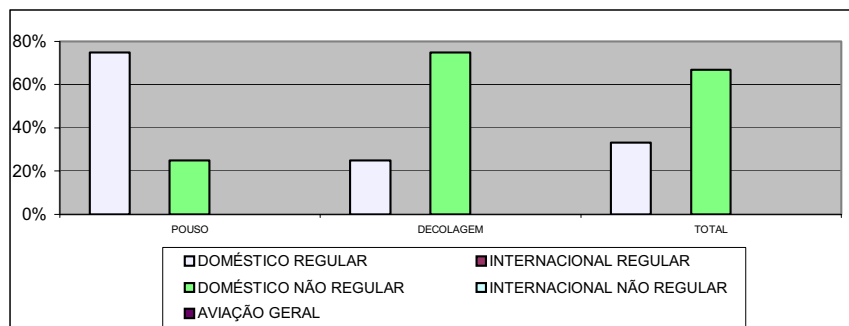
Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			3			1			2
Não Regular			1			3			4
Aviação Geral			–			–			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			4			4			6
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	03/12	20:00-20:59	4	10/01	21:00-21:59	4	02/01	00:00-00:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

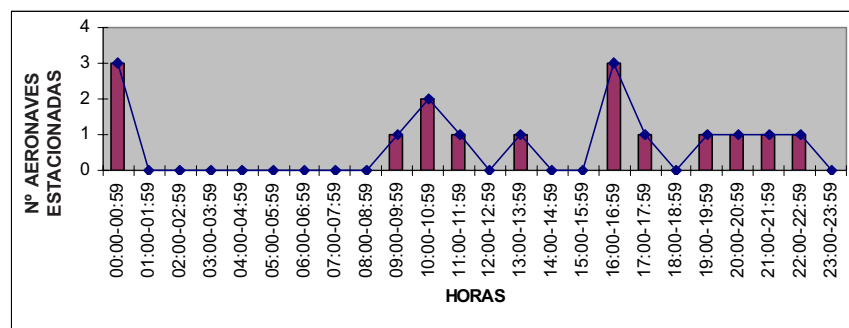
Figura 6 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 7 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 7 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (00:00 - 00:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
FK10															
FK10															
Total	1	1	1	2	2	3	3	4	4	4	4	4	4	3	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 21).

Quadro 21 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	–	–	–	57%	43%	–	–	–	115
2010	–	–	–	10%	90%	–	–	–	132
2015	–	–	–	7%	93%	–	–	–	133
2025	–	–	–	2%	98%	–	–	–	134

- Não opera no aeroporto

No Quadro 22 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			4			6	
2010	4	6	7	4	6	7	7	8	11
2015	5	7	8	5	7	8	8	10	13
2025	7	9	12	7	9	12	11	14	19

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 6, são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	1	2	2
	Decolagem	1	50	1	2	2
	Total	2	100	2	4	4
Doméstico Não Regular	Pouso	2	50	3	3	5
	Decolagem	2	50	3	3	5
	Total	4	100	6	6	10
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	3	50	4	5	7
	Decolagem	3	50	4	5	7
	Total	6	100	8	10	14
Total Geral	Pouso	3	50	4	5	7
	Decolagem	3	50	4	5	7
	Total	6	100	8	10	14

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 24 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	4	3	3	4	3	3	4	3	4	5
Faixa 5	2	4	5	7	5	7	9	8	10	14
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	6	7	8	11	8	10	13	11	14	19

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 24, é mostrado a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3
Faixa 5	2	2	3	4	3	4	5	4	5	7
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	4	4	5	6	5	6	7	6	7	10

- Não opera no aeroporto

Internacional Presidente Castro Pinto João Pessoa

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	214.947	210.175	203.181	302.566
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	47.812	24.696	27.944	35.747
Internacional Não Regular	–	9	–	–
Aviação Geral	1.479	921	1.209	842
Total Geral	264.238	235.801	232.334	339.155
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	4.315	3.856	3.349	3.442
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	2.834	1.122	696	672
Internacional Não Regular	–	2	–	–
Aviação Geral	1.542	1.014	938	887
Total	8.691	5.994	4.983	5.001
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	8.691	5.994	4.983	5.001
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	2.163.480	1.516.740	1.584.370	1.773.783
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	254.480	60.730	3.380	16.907
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	2.417.960	1.577.470	1.587.750	1.790.690
Rede TECA	76.000	85.000	57.000	46.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	363.636	435.273	521.022	515.747	617.395	739.078	1.034.741	1.238.690	1.482.838
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	48.898	61.109	73.180	69.311	85.350	101.218	120.991	148.656	176.025
Internacional Não Regular	3.519	5.201	6.900	5.273	7.838	10.431	10.395	15.929	21.527
Aviação Geral	1.632	2.372	3.448	2.212	3.402	5.232	3.977	7.004	12.334
Total Geral	417.685	503.955	84.049	592.543	713.985	855.959	1.170.104	1.410.279	1.692.724
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	4.643	5.558	6.652	5.966	7.142	8.549	10.152	12.154	14.549
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	815	1.018	1.220	1.083	1.334	1.582	1.753	2.154	2.551
Internacional Não Regular	58	86	115	77	115	163	122	187	253
Aviação Geral	1.088	1.581	2.299	1.340	2.062	3.171	1.808	3.183	5.606
Total	6.604	8.243	10.286	8.466	10.653	13.455	13.835	17.678	22.959
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	6.604	8.243	10.286	8.466	10.653	13.455	13.835	17.678	22.959
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	1.629.925	2.239.776	3.077.807	2.206.708	3.208.178	4.664.145	4.071.214	6.740.447	11.159.726
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	399.927	516.955	633.972	546.919	730.901	914.866	927.714	1.321.503	1.715.389
Internacional Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	2.029.852	2.756.731	3.711.779	2.753.627	3.939.079	5.579.011	4.998.928	8.061.950	12.875.115
Rede TECA	131.880	177.976	228.450	169.287	246.746	331.518	262.440	435.825	645.316

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	12,07	7,54	7,24	7,21
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-9,24	11,3	6,91	5,71
Internacional Não Regular	–	–	8,55	7,35
Aviação Geral	-17,12	23,02	7,48	7,49
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-7,26	10,06	5,14	5,46
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-38,10	8,66	5,56	4,91
Internacional Não Regular	–	–	5,98	4,98
Aviação Geral	-16,83	12,25	5,46	4,44
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-6,41	4,78	7,45	7,71
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-59,50	98,19	7,17	6,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	-15,41	31,08	6,75	5,85

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	37%	63%	–	–	–	135	0,45
2005*	–	–	–	6%	94%	–	–	–	148	0,56
2010	–	–	3%	14%	63%	20%	–	–	142	0,55
2015	–	–	3%	10%	60%	27%	–	–	149	0,58
2025	–	–	3%	5%	57%	35%	–	–	157	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. Como os dados de movimento horário de passageiros para 2005 não foram disponibilizados pela INFRAERO, são apresentadas no Quadro 6 as estatísticas referentes a 2004, da hora-pico total do aeroporto no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2004)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional									
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	7/3	14:00-14:59	166	31/12	00:00-00:59	248	8/2	13:00-13:59	251

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

*** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2004		166			248			251	
2010	194	234	281	290	350	419	293	354	425
2015	253	305	366	378	456	546	383	461	553
2025	425	512	615	635	765	918	643	774	930

Identificado o período entre 13:00h e 13:59h do dia 08/02 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2004		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	148	59	209	272	457
	Desembarque	103	41	145	189	318
	Total	251	100	354	461	774

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

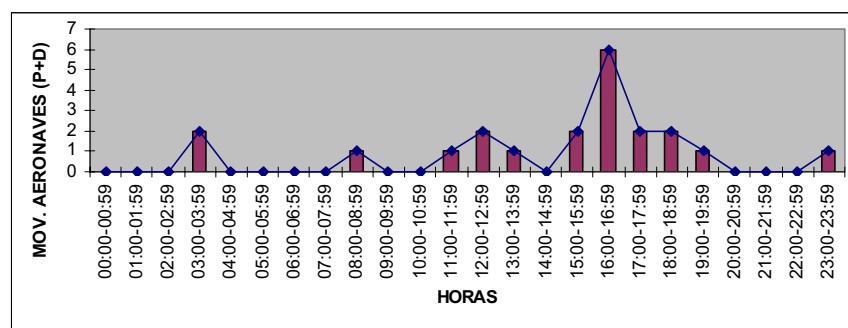
Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			4			4			6
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	20/5	04:00-04:59	4	30/1	18:00-18:59	4	19/2	16:00-16:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	50%	–	–	17%	33%	–	–	–	69
2010	45%	–	3%	15%	29%	8%	–	–	79
2015	43%	–	3%	13%	28%	13%	–	–	86
2025	42%	–	3%	12%	27%	16%	–	–	90

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			4			6	
2010	4	6	7	4	6	7	7	8	10
2015	5	7	9	5	7	9	8	10	13
2025	8	10	13	8	10	13	11	15	19

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

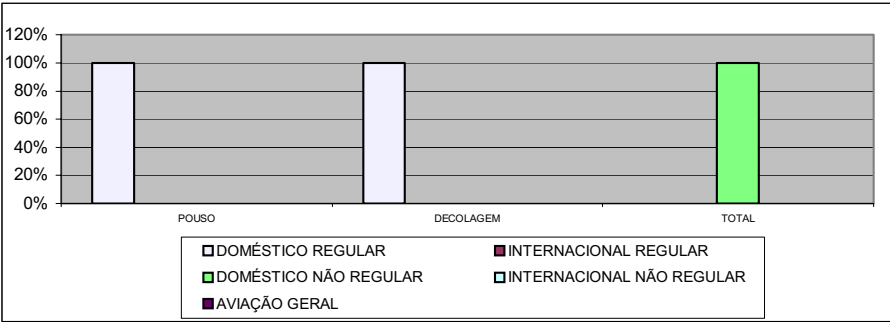
Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			4			2			–
Não Regular			–			–			4
Aviação Geral			–			–			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			4			2			4
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			1			1
Total Geral	13/10	04:00-04:59	4	30/8	18:00-18:59	3	30/4	13:00-13:59	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

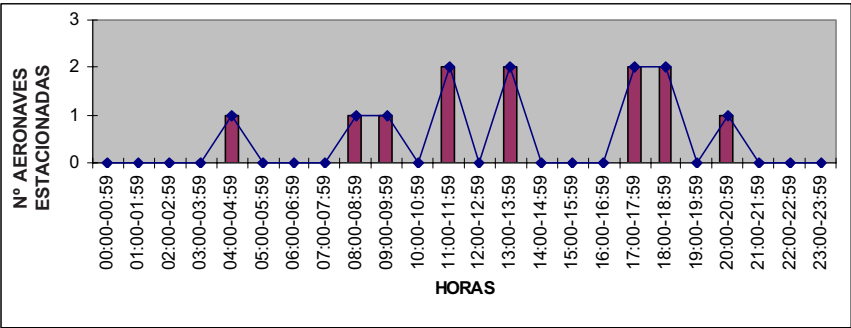
Figura 2 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (13:00 - 13:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
AT26 (MIL)															
Total	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	0	0

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	–	–	–	–	100%	–	–	–	135
2010	–	–	–	–	78%	22%	–	–	152
2015	–	–	–	–	72%	28%	–	–	156
2025	–	–	–	–	63%	37%	–	–	163

- Não opera no aeroporto

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			2			4	
2010	4	6	7	2	3	3	4	6	7
2015	5	8	8	3	3	4	5	8	8
2025	8	10	13	4	5	6	8	10	13

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	2	50	3	4	5
	Decolagem	2	50	3	4	5
	Total	4	100	6	8	10
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	50	3	4	5
	Decolagem	2	50	3	4	5
	Total	4	100	6	8	10
Aeronaves Militares	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Total Geral	Pouso	2	40	3	4	5
	Decolagem	3	60	4	6	7
	Total	5	100	7	10	12

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	4	4	4	5	4	6	6	6	7	9
Faixa 6	–	–	2	2	1	2	2	2	3	4
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	4	4	6	7	5	8	8	8	10	13

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	2	2	2	3	2	3	3	3	4	5
Faixa 6	–	–	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	2	3	4	3	4	4	4	6	7

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Juazeiro do Norte

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Juazeiro do Norte, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	43.121	3.176	17.203	18.745
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	28.312	26.395	36.639	42.017
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	711	555	802	1.260
Total Geral	72.144	30.126	54.644	62.022
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	1.622	120	1.101	1.333
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	2.727	1.997	1.586	1.490
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	399	260	397	512
Total	4.748	2.377	3.084	3.335
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	4.748	2.377	3.084	3.335
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	208.660	5.300	5.810	34.046
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.000	700	730	607
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	209.660	6.000	6.540	34.653
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	44.461	53.220	63.705	63.060	75.488	90.366	126.517	151.453	181.305
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	46.432	57.815	69.031	65.174	79.983	94.587	111.822	136.927	161.688
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	1.429	2.088	3.052	1.951	3.019	4.673	3.560	6.319	11.217
Total Geral	92.322	113.123	135.788	130.185	158.490	189.626	241.899	294.699	354.210
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	2.555	3.058	3.661	3.180	3.807	4.558	5.091	6.094	7.296
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	2.001	2.492	2.975	2.555	3.136	3.709	3.993	4.890	5.774
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	595	870	1.271	736	1.139	1.763	1.017	1.805	3.205
Total	5.151	6.420	7.907	6.471	8.082	10.030	10.101	12.789	16.275
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	5.151	6.420	7.907	6.471	8.082	10.030	10.101	12.789	16.275
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	242.896	333.777	458.663	328.850	478.092	695.064	606.704	1.004.481	1.663.054
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	3.112	3.995	4.873	4.158	5.514	6.861	6.752	9.619	12.486
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	246.008	337.772	463.536	333.008	483.606	701.925	613.456	1.014.100	1.675.540
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-24,25	23,21	7,24	7,21
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	14,06	6,59	6,71	5,52
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	21,01	10,63	7,65	7,67
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-6,33	18,07	4,48	4,82
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-18,25	10,83	4,70	4,54
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	8,67	11,19	5,54	4,71
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-45,36	57,86	7,45	7,71
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-15,33	45,77	6,66	5,72
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	100%	–	–	–	–	–	–	30	0,52
2005*	–	36%	–	57%	7%	–	–	–	60	0,36
2010	12%	55%	25%	8%	–	–	–	–	35	0,50
2015	10%	53%	22%	15%	–	–	–	–	40	0,50
2025	8%	50%	16%	18%	8%	–	–	–	50	0,50

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Juazeiro do Norte, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico, no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional									
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	7/1	08:00-08:59	135	1/7	09:00-09:59	127	3/2	08:00-08:59	239

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não opera no aeroporto

*** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		135			127			239	
2010	145	177	213	136	167	200	256	314	377
2015	194	236	282	182	222	266	343	418	500
2025	342	417	501	322	392	471	606	738	887

Identificado o período entre 08:00h e 08:59h do dia 03/02 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	138	58	181	241	426
	Desembarque	101	42	133	177	312
	Total	239	100	314	418	738

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Juazeiro do Norte, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

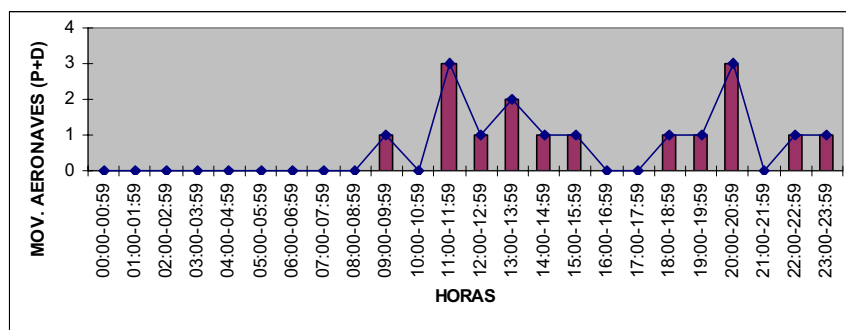
Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)							
	Pouso			Decolagem			Total	
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora
Asa Fixa			4			4		
Asa Rotativa			–			–		
Toque Arremetida			–			–		
Total Geral	21/7	11:00-11:59	4	21/3	19:00-19:59	4	26/10	20:00-20:59
								13*

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto
* Inclui toque-arremetida

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	80%	15%	3%	2%	–	–	–	–	19
2015	65%	22%	8%	5%	–	–	–	–	24
2025	45%	30%	15%	10%	–	–	–	–	31

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			4			3	
2010	4	5	7	4	5	7	3	4	5
2015	5	6	8	5	6	8	4	5	6
2025	8	10	12	8	10	12	6	7	9

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			10	
2010	–	–	–	–	–	–	11	13	17
2015	–	–	–	–	–	–	13	16	20
2025	–	–	–	–	–	–	19	24	31

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Juazeiro do Norte, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

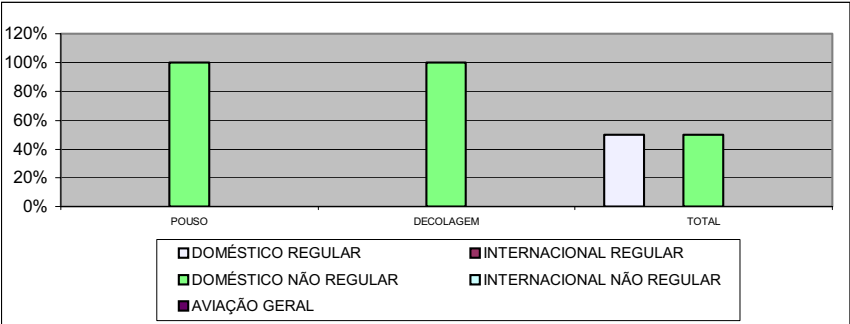
Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			2
Não Regular			1			1			2
Aviação Geral			–			–			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			1			1			4
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			1			1
Total Geral	14/8	17:00-17:59	1	11/9	13:00-13:59	2	17/8	14:00-14:59	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

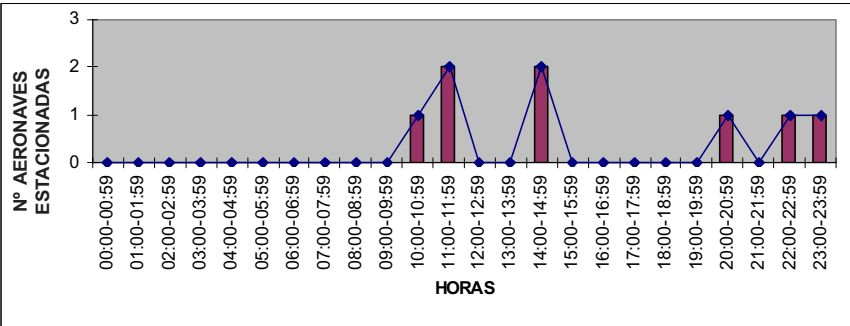
Figura 2 - Hora-Pico de Páteo de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páteo ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páteo



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de páteo de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Páteo de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (14:00 - 14:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AS50 (MIL)															
B733															
E120															
Total	1	2	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	0	0	0

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	1%	18%	–	–	81%	–	–	–	114
2010	–	7%	2%	9%	82%	–	–	–	122
2015	–	5%	2%	9%	84%	–	–	–	125
2025	–	3%	2%	9%	86%	–	–	–	127

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			4	
2010	1	1	2	1	1	2	5	6	7
2015	1	2	2	1	2	2	6	8	9
2025	2	3	3	2	3	3	8	12	13

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	1	2	3
	Decolagem	1	50	1	2	3
	Total	2	100	2	4	6
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	50	3	4	6
	Decolagem	2	50	3	4	6
	Total	4	100	6	8	12
Aeronaves Militares	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	3
	Total	1	100	1	2	3
Total Geral	Pouso	2	40	3	4	6
	Decolagem	3	60	4	6	9
	Total	5	100	7	10	15

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3
Faixa 3	–	–	1	1	1	2	2	2	2	2
Faixa 4	–	1	1	2	1	2	2	2	4	4
Faixa 5	2	2	2	2	2	2	3	2	3	4
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	4	5	6	7	6	8	9	8	12	13

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 3	–	–	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 4	–	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 5	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	3	4	4	4	4	5	4	7	7

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Presidente João Suassuna Campina Grande

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Presidente João Suassuna – Campina Grande, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	18.987	4.800	21.813	26.754
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	19.956	20.244	17.822	16.015
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	1.976	1.857	1.304	1.378
Total Geral	40.919	26.901	40.939	44.147
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	1.052	334	614	420
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	502	508	430	1.496
Internacional Não Regular	–	–	4	–
Aviação Geral	964	1.068	682	726
Total	2.518	1.910	1.730	2.642
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.352	1.040	1.080	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	1.352	1.040	1.080	–
Total Geral	3.870	2.950	2.810	2.642
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	188.000	31.100	152.910	72.694
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	286.680	437.260	327.850	350.304
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	474.680	468.360	480.760	422.998
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	37.034	43.591	51.308	50.984	60.014	70.644	96.396	113.470	133.569
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	26.037	32.421	38.710	36.547	44.852	53.041	62.706	76.784	90.669
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	2.158	3.137	4.560	2.925	4.499	6.920	5.260	9.263	16.312
Total Geral	65.229	79.149	94.578	90.456	109.365	130.605	164.362	199.517	240.550
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	943	1.111	1.307	1.148	1.352	1.591	1.999	2.353	2.770
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	605	753	900	777	954	1.128	1.229	1.505	1.777
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	799	1.162	1.689	991	1.525	2.345	1.366	2.406	4.237
Total	2.347	3.026	3.896	2.916	3.831	5.064	4.594	6.264	8.784
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.239	1.543	1.843	1.591	1.953	2.310	2.517	3.082	3.639
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1.239	1.543	1.843	1.591	1.953	2.310	2.517	3.082	3.639
Total Geral	3.586	4.569	5.739	4.507	5.784	7.374	7.111	9.346	12.423
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	182.061	250.180	343.788	246.487	358.350	520.980	454.750	752.901	1.246.531
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	519.908	675.175	831.073	722.337	970.412	1.219.609	1.262.426	1.809.851	2.360.419
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	701.969	925.355	1.174.861	968.824	1.328.762	1.740.589	1.717.176	2.562.752	3.606.950
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	12,11	10,26	6,60	6,58
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-7,07	15,15	6,71	5,52
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-11,32	17,88	7,48	7,49
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-26,37	21,48	4,00	5,70
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	43,91	-12,83	4,85	4,66
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-9,02	9,86	5,59	4,67
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	4,83	4,67
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-27,15	28,04	7,45	7,71
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	6,91	14,02	7,52	6,43
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	100%	–	–	–	–	120	0,30
2005*	–	2%	–	–	98%	–	–	–	127	0,18
2010	–	2%	2%	24%	72%	–	–	–	123	0,32
2015	–	2%	2%	12%	84%	–	–	–	127	0,35
2025	–	2%	2%	2%	94%	–	–	–	130	0,37

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Presidente João Suassuna – Campina Grande, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

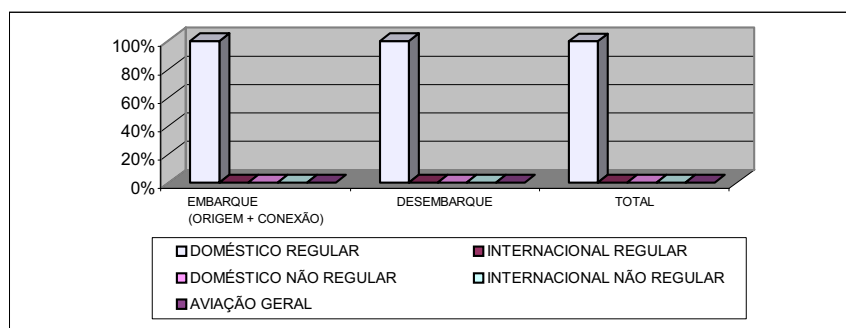
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	12/11	04:00-04:59	104	25/12	23:00-23:59	101	8/3	06:00-06:59	146
Não Regular	29/6	18:00-18:59	89	8/7	18:00-18:59	121	8/7	18:00-18:59	193
Internacional									
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	12/11	04:00-04:59	104	13/12	17:00-17:59	121	8/7	18:00-18:59	193

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 61% do movimento total de passageiros do Aeroporto Presidente João Suassuna – Campina Grande. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque			Desembarque			Total		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		104			101			146	
2010	127	149	176	123	145	170	178	209	246
2015	157	185	217	152	179	211	220	260	305
2025	252	297	350	245	288	339	354	417	491

Identificado o período entre 06:00h e 06:59h do dia 08/03 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

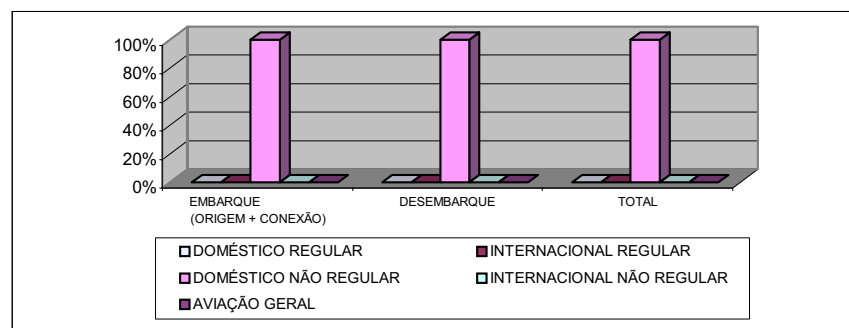
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque	68	47	97	121	194
	Desembarque	78	53	112	139	223
	Total	146	100	209	260	417
Total Geral	Embarque	68	47	97	121	194
	Desembarque	78	53	112	139	223
	Total	146	100	209	260	417

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 39% do movimento total de passageiros do Aeroporto Presidente João Suassuna – Campina Grande. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque			Desembarque			Total		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		89			121			193	
2010	108	136	166	147	186	226	235	296	360
2015	121	152	184	165	206	250	263	329	399
2025	188	238	296	255	323	402	407	515	641

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 08/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

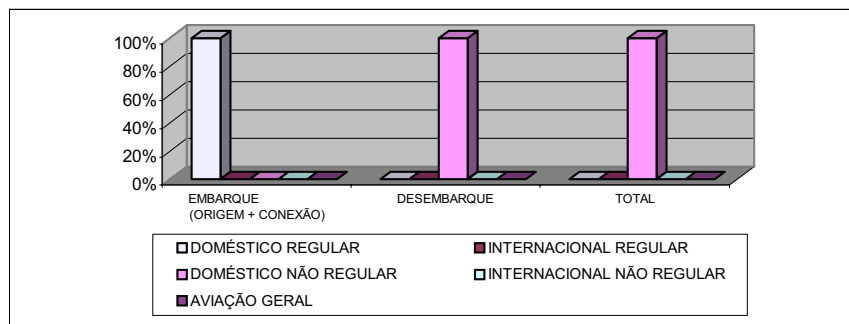
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	72	37	110	123	192
	Desembarque	121	63	186	206	323
	Total	193	100	296	329	515
Total Geral	Embarque	72	37	110	123	192
	Desembarque	121	63	186	206	323
	Total	193	100	296	329	515

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Desembarque			Total		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		104			121			193	
2010	126	159	194	147	186	266	235	296	360
2015	142	177	215	165	206	250	263	329	399
2025	219	278	345	255	323	402	407	515	641

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 08/07 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	72	37	110	123	192
	Desembarque	121	63	186	206	323
	Total	193	100	296	329	515
Total Geral	Embarque	72	37	110	123	192
	Desembarque	121	63	186	206	323
	Total	193	100	296	329	515

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Presidente João Suassuna – Campina Grande, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

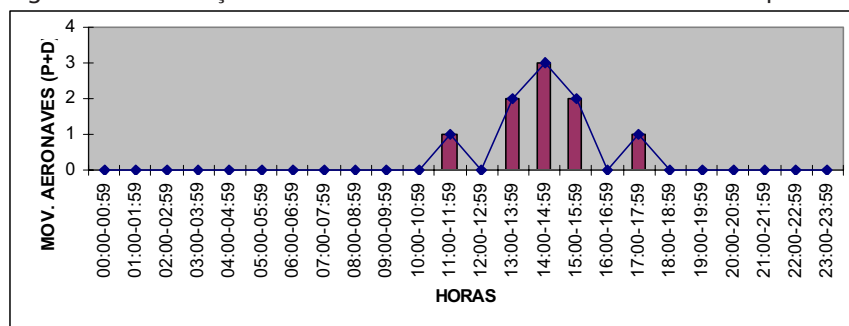
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			2			1			3
Asa Rotativa			2			2			–
Toque Arremetida			–			–			3
Total Geral	19/1	17:00-17:59	4	20/1	09:00-09:59	3	23/7	14:00-14:59	6*

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto
* Inclui toque-arremetida

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	89%	1%	1%	4%	5%	–	–	–	25
2015	84%	2%	2%	3%	9%	–	–	–	29
2025	82%	2%	2%	2%	12%	–	–	–	32

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			1			3	
2010	3	3	4	1	2	2	4	5	7
2015	3	4	6	2	2	3	5	7	8
2025	4	6	8	2	3	4	6	8	12

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			1			3	
2010	3	3	4	1	2	2	4	5	7
2015	3	4	6	2	2	3	5	7	8
2025	4	6	8	2	3	4	6	8	12

- Não opera no aeroporto

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			3	
2010	–	–	–	–	–	–	4	5	7
2015	–	–	–	–	–	–	5	7	8
2025	–	–	–	–	–	–	6	8	12

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. Aeroporto Presidente João Suassuna – Campina Grande, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

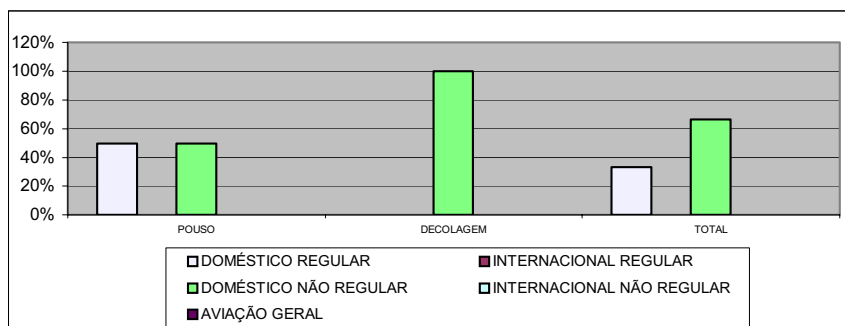
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			–			1
Não Regular			1			2			2
Aviação Geral			–			–			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			2			2			3
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	18/01	03:00-03:59	2	21/8	02:00-02:59	2	25/1	03:00-03:59	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

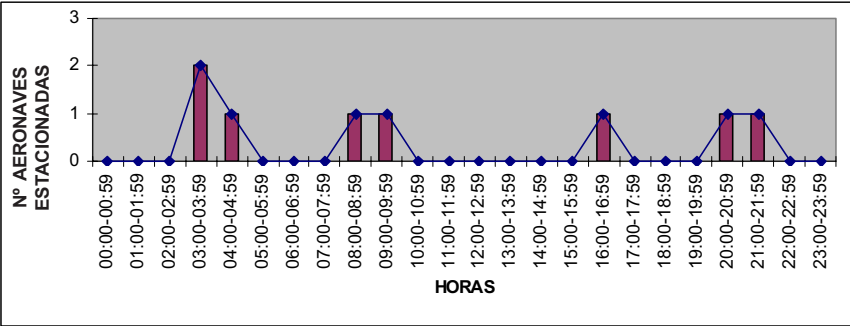
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (03:00 - 03:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B733															
B733															
Total	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	2	2	2	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	-	-	-	-	100%	-	-	-	135
2010	-	-	-	-	100%	-	-	-	135
2015	-	-	-	-	100%	-	-	-	135
2025	-	-	-	-	100%	-	-	-	135

- Não opera no aeroporto

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			3	
2010	2	3	3	2	3	3	3	4	5
2015	3	3	4	3	3	4	4	6	7
2025	4	5	7	4	5	7	5	7	10

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	100	2	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	2	2	3
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	1	2	2
	Decolagem	1	50	1	2	2
	Total	2	100	2	4	4
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	67	3	4	5
	Decolagem	1	33	1	2	2
	Total	3	100	4	6	7
Total Geral	Pouso	2	67	3	4	5
	Decolagem	1	33	1	2	2
	Total	3	100	4	6	7

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	3	3	4	5	4	6	7	5	7	10
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	3	3	4	5	4	6	7	5	7	10

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	2	2	2	3	2	3	4	3	4	5
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	2	2	2	3	2	3	4	3	4	5

- Não opera no aeroporto

Internacional de Maceió Zumbi dos Palmares

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Maceió/Zumbi dos Palmares, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	449.404	387.649	484.073	541.893
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	98.868	121.490	146.199	192.247
Internacional Não Regular	18.178	24.632	23.453	24.966
Aviação Geral	2.982	2.538	2.379	6.476
Total Geral	569.432	536.309	656.104	765.582
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	12.391	9.536	8.909	8.407
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	5.456	5.389	4.741	4.874
Internacional Não Regular	141	194	175	267
Aviação Geral	2.089	1.884	1.893	2.323
Total	20.077	17.003	15.718	15.871
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	20.077	17.003	15.718	15.871
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	1.809.220	1.361.680	1.596.390	1.915.983
Internacional Regular	–	–	40	–
Doméstico Não Regular	1.543.300	1.533.180	1.393.600	1.295.191
Internacional Não Regular	5.730	2.500	2.360	2.970
Total Geral	3.358.250	2.897.360	2.992.390	3.214.144
Rede TECA	230.000	87.000	53.000	54.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	609.358	714.919	838.767	834.089	978.645	1.148.254	1.559.104	1.829.328	2.146.387
Internacional Regular	5.399	6.123	6.842	7.206	8.220	9.227	11.587	13.537	15.475
Doméstico Não Regular	196.879	248.990	301.058	288.101	358.741	429.325	532.008	660.880	789.654
Internacional Não Regular	44.068	65.308	86.829	66.887	99.730	133.013	135.233	207.898	281.604
Aviação Geral	3.488	5.097	7.448	4.762	7.369	11.403	8.687	15.420	27.373
Total Geral	859.192	1.040.437	1.240.944	1.201.045	1.452.705	1.731.222	2.246.619	2.727.063	3.260.493
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	10.197	11.964	14.037	12.266	14.391	16.886	19.885	23.332	27.376
Internacional Regular	99	113	126	115	131	147	149	174	199
Doméstico Não Regular	5.790	7.323	8.854	7.387	9.198	11.008	11.083	13.768	16.451
Internacional Não Regular	209	310	413	273	407	542	422	649	880
Aviação Geral	2.250	3.288	4.805	2.801	4.334	6.707	3.861	6.853	12.166
Total	18.545	22.998	28.235	22.842	28.461	35.290	35.400	44.776	57.072
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	18.545	22.998	28.235	22.842	28.461	35.290	35.400	44.776	57.072
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	2.551.292	3.505.880	4.817.634	3.454.120	5.021.702	7.300.701	6.372.596	10.550.697	17.468.112
Internacional Regular	649.747	824.339	1.045.846	892.706	1.132.607	1.436.977	1.670.826	2.119.890	2.689.649
Doméstico Não Regular	1.957.031	2.532.775	3.109.091	2.687.416	3.596.387	4.506.363	3.564.583	5.040.533	6.507.609
Internacional Não Regular	9.826	12.882	16.682	15.712	21.604	28.770	33.134	54.064	82.099
Total Geral	5.167.896	6.875.876	8.989.253	7.049.954	9.772.300	13.272.811	11.641.139	17.765.184	26.747.469
Rede TECA	257.058	346.908	445.290	329.970	480.952	646.188	511.544	849.502	1.257.838

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 – 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	6,44	5,70	6,48	6,46
Internacional Regular	–	–	6,07	5,12
Doméstico Não Regular	24,82	5,31	7,58	6,30
Internacional Não Regular	11,16	21,21	8,84	7,62
Aviação Geral	29,50	-4,68	7,65	7,66
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-12,13	7,31	3,76	4,95
Internacional Regular	–	–	3,00	2,88
Doméstico Não Regular	-3,69	8,48	4,66	4,12
Internacional Não Regular	23,72	3,03	5,60	4,78
Aviação Geral	3,60	7,20	5,68	4,69
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	1,93	12,84	7,45	7,71
Internacional Regular	–	–	6,56	6,47
Doméstico Não Regular	-5,67	14,35	7,26	3,43
Internacional Não Regular	-19,67	34,11	10,89	9,61
Rede TECA	-38,31	45,07	6,75	5,85

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	69%	31%	–	–	–	124	0,44
2005*	–	3%	1%	17%	77%	3%	–	–	127	0,44
2010	–	1%	5%	35%	42%	17%	–	–	130	0,46
2015	–	1%	5%	24%	50%	20%	–	–	136	0,50
2025	–	1%	5%	16%	53%	25%	–	–	143	0,55

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	3%	8%	71%	18%	–	230	0,41
2010	–	–	–	42%	38%	20%	–	–	135	0,40
2015	–	–	–	28%	40%	32%	–	–	149	0,42
2025	–	–	–	16%	42%	34%	8%	–	172	0,45

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Maceió/Zumbi dos Palmares, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6, são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

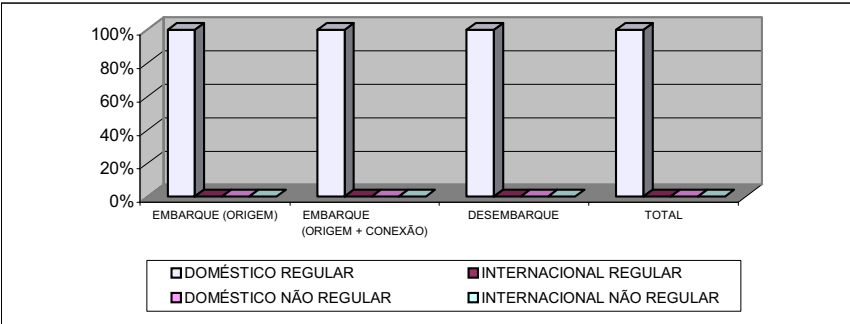
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	28/8	15:00-15:59	326	9/5	13:00-13:59	326	16/9	01:00-01:59	329	14/1	14:00-14:59	447
Não Regular	9/1	03:00-03:59	340	9/1	03:00-03:59	340	30/10	00:00-00:59	508	16/1	08:00-08:59	574
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	6/3	19:00-19:59	336	6/3	19:00-19:59	336	6/3	17:00-17:59	342	6/3	17:00-17:59	342
Total Geral	1/10	19:00-19:59	382	1/10	19:00-19:59	382	30/10	00:00-00:59	508	8/12	00:00-00:59	622

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 71% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Maceió/Zumbi dos Palmares. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		326			326			329			447	
2010	367	430	505	367	430	505	370	434	509	503	590	692
2015	477	559	656	477	559	656	481	564	662	654	767	900
2025	802	941	1.104	802	941	1.104	809	950	1.114	1.100	1.290	1.514

Identificado o período entre 14:00h e 14:59h do dia 14/01 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

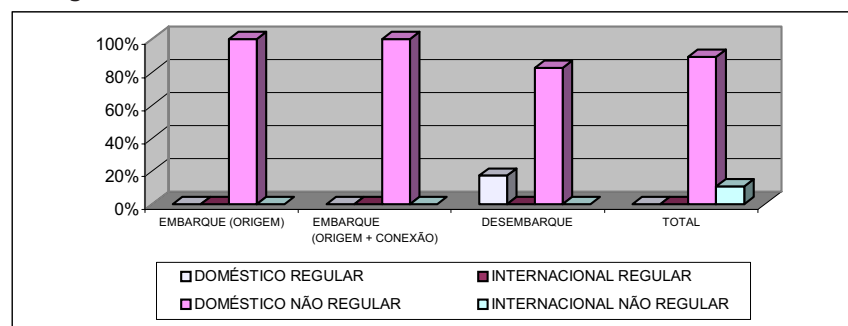
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	304	68	401	522	877
	Embarque (Origem + Conexão)	307	69	405	527	886
	Desembarque	140	31	185	240	404
	Total	447	100	590	767	1.290
Total Geral	Embarque (Origem)	304	68	401	522	877
	Embarque (Origem + Conexão)	307	69	405	527	886
	Desembarque	140	31	185	240	404
	Total	447	100	590	767	1.290

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 26% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Maceió/Zumbi dos Palmares. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		340			340			508			574	
2010	343	435	528	343	435	528	512	650	789	579	734	891
2015	476	595	716	476	595	716	711	889	1.070	804	1.004	1.209
2025	852	1.066	1.288	852	1.066	1.288	1.274	1.593	1.925	1.439	1.800	2.175

Identificado o período entre 08:00h e 08:59h do dia 16/01 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	223	39	285	390	699
	Embarque (Origem + Conexão)	223	39	285	390	699
	Desembarque	351	61	449	614	1.101
	Total	574	100	734	1.004	1.800
Total Geral	Embarque (Origem)	223	39	285	390	699
	Embarque (Origem + Conexão)	223	39	285	390	699
	Desembarque	351	61	449	614	1.101
	Total	574	100	734	1.004	1.800

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–			–	
2010	33	48	64	33	48	64	22	32	43	54	80	107
2015	37	55	74	37	55	74	25	37	49	62	92	123
2025	64	98	133	64	98	133	43	65	89	106	163	221

No Quadro 12 são apresentadas as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

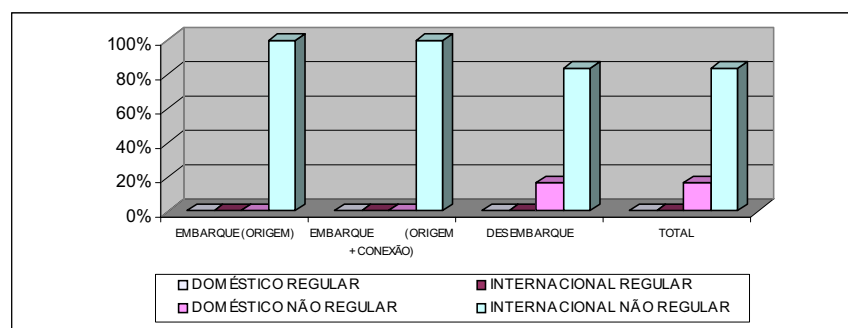
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	–	–	48	55	98
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	48	55	98
	Desembarque	–	–	32	37	65
	Total	–	–	80	92	163
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	48	55	98
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	48	55	98
	Desembarque	–	–	32	37	65
	Total	–	–	80	92	163

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por cerca de 3% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Maceió/Zumbi dos Palmares. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		336			336			342			342	
2010	356	527	701	356	527	701	362	537	714	362	537	714
2015	405	604	806	405	604	806	412	615	820	412	615	820
2025	696	1.070	1.450	696	1.070	1.450	709	1.089	1.476	709	1.089	1.476

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 06/03 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

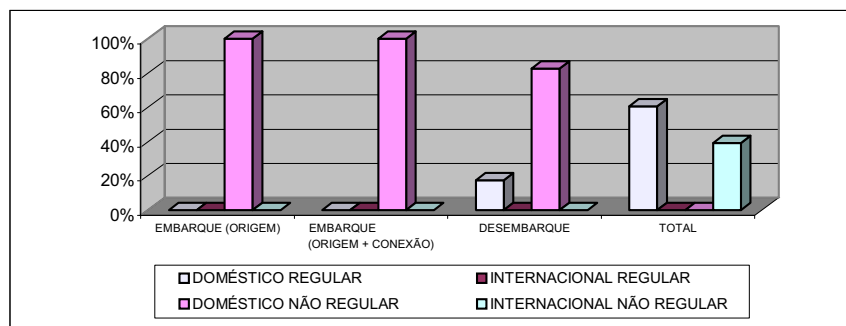
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	342	100	537	615	1.089
	Total	342	100	537	615	1.089
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	67	100	105	120	213
	Total	67	100	105	120	213
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	409	100	642	735	1.302
	Total	409	100	642	735	1.302

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 4 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		382			382			508			622	
2010	407	493	588	407	493	588	542	656	782	663	803	958
2015	541	654	780	541	654	780	719	870	1.037	881	1.066	1.269
2025	961	1.167	1.395	961	1.167	1.395	1.278	1.551	1.855	1.565	1.899	2.271

Identificado o período entre 00:00h e 00:59h do dia 08/12 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	168	45	217	288	513
	Embarque (Origem + Conexão)	168	45	217	288	513
	Desembarque	209	55	270	358	638
	Total	377	100	487	646	1.151
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	245	100	316	420	748
	Embarque (Origem + Conexão)	245	100	316	420	748
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	245	100	316	420	748
Total Geral	Embarque (Origem)	413	66	533	708	1.261
	Embarque (Origem + Conexão)	413	66	533	708	1.261
	Desembarque	209	34	270	358	638
	Total	622	100	803	1.066	1.899

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Maceió/Zumbi dos Palmares, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

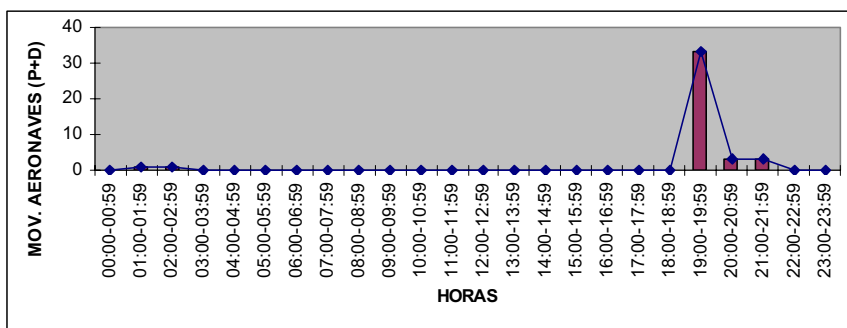
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			14			14			28
Asa Rotativa			3			2			5
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	26/1	19:00-19:59	17	26/1	19:00-19:59	16	26/1	19:00-19:59	33

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 5 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	33%	–	6%	18%	43%	–	–	–	86
2010	24%	2%	5%	22%	45%	2%	–	–	93
2015	20%	2%	4%	23%	46%	5%	–	–	101
2025	15%	2%	3%	25%	47%	8%	–	–	109

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		14			14			28	
2010	15	18	22	15	18	22	29	37	45
2015	17	21	26	17	21	26	33	42	52
2025	23	29	38	23	29	38	47	59	75

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		3			2			5	
2010	3	4	5	2	2	3	5	6	8
2015	4	4	6	2	3	4	6	7	9
2025	5	6	8	3	4	5	8	11	13

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Maceió/Zumbi dos Palmares, esta hora-pico de pátio registra horário coincidente para pouso, decolagem e total.

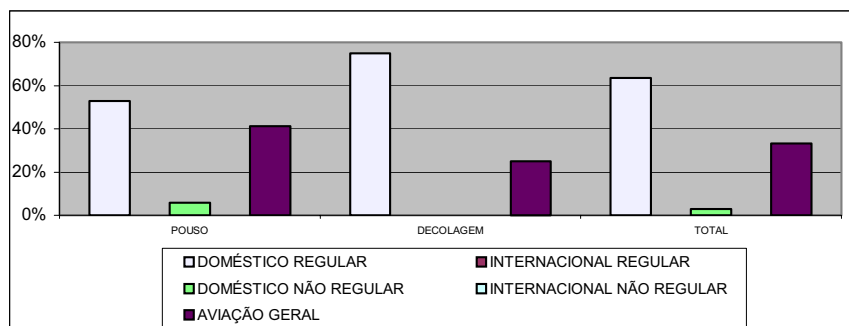
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			9			12			21
Não Regular			1			–			1
Aviação Geral			7			4			11
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			17			16			33
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	26/1	19:00-19:59	17	26/1	19:00-19:59	16	26/1	19:00-19:59	33

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

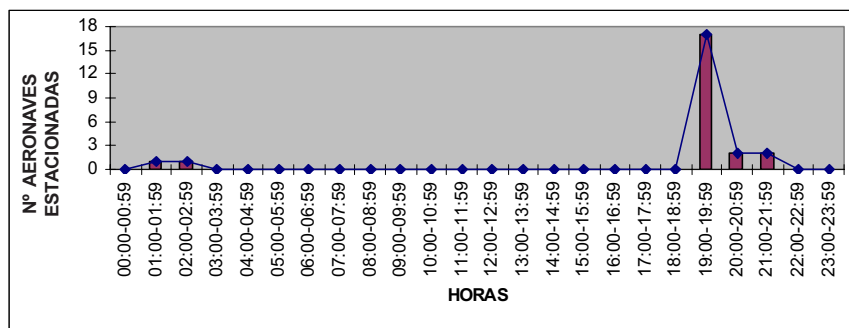
Figura 6 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 7 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 7 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (19:00 - 19:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
A320															
B06															
B06															
B06															
B06															
B06															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B734															
B735															
C208															
C208															
C208															
C208															
FK10															
FK10															
FK10															
FK10															
FK10															
FK27															
FK27															
PA28															
LJ55															
Total	15	15	15	15	15	15	15	12	14	18	18	18	18	18	18

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	—	3%	23%	71%	—	—	—	129
2010	2%	—	3%	22%	53%	20%	—	—	137
2015	2%	—	3%	18%	42%	35%	—	—	150
2025	2%	—	3%	12%	35%	40%	8%	—	173

- Não operou no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		17			16			33	
2010	17	22	27	16	20	25	34	42	52
2015	20	25	32	19	24	30	40	49	61
2025	27	34	43	25	32	41	52	66	84

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 6, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	9	43	12	14	18
	Decolagem	12	57	15	18	24
	Total	21	100	27	32	42
Doméstico Não Regular	Pouso	1	100	1	1	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	1	2
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	7	64	9	10	14
	Decolagem	4	36	5	6	8
	Total	11	100	14	16	22
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	17	52	22	25	34
	Decolagem	16	48	20	24	32
	Total	33	100	42	49	66
Total Geral	Pouso	17	52	22	25	34
	Decolagem	16	48	20	24	32
	Total	33	100	42	49	66

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	11	11	13	16	12	16	18	14	20	24
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	2	2	3	4	3	4	5	4	6	8
Faixa 4	6	6	8	10	7	8	10	10	12	16
Faixa 5	14	14	16	20	16	19	24	18	22	30
Faixa 6	—	1	2	2	2	2	4	4	4	4
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	33	34	42	52	40	49	61	52	66	84

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	7	7	9	10	8	10	12	8	11	14
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	1	1	2	2	2	2	3	2	3	4
Faixa 4	3	3	4	5	4	4	5	5	6	8
Faixa 5	7	7	8	10	8	10	12	9	11	15
Faixa 6	—	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	18	19	24	28	23	27	34	27	34	44

- Não opera no aeroporto

Internacional Augusto Severo Natal

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional Augusto Severo, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	714.811	617.603	736.370	816.520
Internacional Regular	4.116	2.274	11.785	56.607
Doméstico Não Regular	186.494	152.057	203.621	234.356
Internacional Não Regular	47.233	99.413	172.927	188.486
Aviação Geral	4.279	3.804	3.249	3.175
Total Geral	956.933	875.151	1.127.952	1.299.144
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	13.080	10.153	10.932	9.817
Internacional Regular	306	56	80	1.050
Doméstico Não Regular	1.988	2.012	3.291	3.945
Internacional Não Regular	265	561	922	1.042
Aviação Geral	2.180	3.559	3.529	3.262
Total	17.819	16.341	18.754	19.116
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.084	96	75	354
Internacional Não Regular	22	24	21	–
Total	1.106	120	96	354
Total Geral	18.925	16.461	18.850	19.470
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	8.430.080	6.495.770	6.676.180	6.134.563
Internacional Regular	907.300	944.830	258.630	646.717
Doméstico Não Regular	202.730	92.750	245.210	835.137
Internacional Não Regular	151.520	28.970	1.124.840	704.591
Total Geral	9.691.630	7.562.320	8.304.860	8.321.008
Rede TECA	4.127.000	3.401.000	4.304.000	3.161.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	969.661	1.172.758	1.418.392	1.400.714	1.694.226	2.049.242	2.914.725	3.525.527	4.264.326
Internacional Regular	68.779	78.388	87.994	92.726	106.321	119.913	151.500	178.095	204.687
Doméstico Não Regular	307.760	389.220	470.613	450.359	560.782	671.120	1.017.296	1.245.684	1.470.949
Internacional Não Regular	233.640	346.251	460.351	354.621	528.746	705.203	716.975	1.102.225	1.492.999
Aviação Geral	4.034	5.895	8.614	5.508	8.523	13.188	10.047	17.836	31.660
Total Geral	1.583.874	1.992.512	2.445.964	2.303.928	2.898.598	3.558.666	4.810.543	6.069.367	7.464.621
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	13.059	15.794	19.102	16.484	19.939	24.117	30.005	36.293	43.898
Internacional Regular	535	609	684	691	793	894	1.081	1.271	1.461
Doméstico Não Regular	4.396	5.560	6.723	5.629	7.009	8.389	9.042	11.072	13.075
Internacional Não Regular	1.062	1.573	2.092	1.363	2.033	2.712	2.140	3.290	4.456
Aviação Geral	4.075	5.955	8.701	5.007	7.748	11.989	6.835	12.133	21.537
Total	23.127	29.491	37.302	29.174	37.522	48.101	49.103	64.059	84.427
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	92	112	135	116	141	171	212	257	311
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	34	51	68	44	66	88	70	107	146
Total	126	163	203	160	207	259	282	364	457
Total Geral	23.253	29.654	37.505	29.334	37.729	48.360	49.385	64.423	84.884
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	7.273.846	10.201.220	14.306.721	10.173.743	15.150.085	22.560.534	20.041.025	34.270.878	58.604.442
Internacional Regular	1.260.938	1.645.888	2.148.358	1.826.979	2.384.788	3.112.906	3.798.955	4.958.991	6.473.252
Doméstico Não Regular	307.784	395.138	481.956	411.231	545.342	678.534	667.581	942.035	1.214.353
Internacional Não Regular	1.311.591	2.065.192	3.185.600	1.682.595	2.869.792	4.639.047	2.004.912	4.556.056	9.178.439
Total Geral	10.154.159	14.307.438	20.122.635	14.094.548	20.950.007	30.991.021	26.512.473	44.727.960	75.470.486
Rede TECA	5.276.772	7.121.168	9.140.701	6.773.472	9.872.746	13.264.627	10.500.713	17.438.148	25.820.268

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	4,53	7,51	7,63	7,60
Internacional Regular	139,59	6,73	6,29	5,29
Doméstico Não Regular	7,91	10,68	7,58	8,31
Internacional Não Regular	58,62	12,93	8,84	7,62
Aviação Geral	-9,47	13,17	7,65	7,66
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-9,12	9,98	4,77	6,17
Internacional Regular	50,83	-10,32	5,42	4,83
Doméstico Não Regular	25,66	7,10	4,74	4,68
Internacional Não Regular	57,84	8,59	5,26	4,93
Aviação Geral	14,38	12,79	5,41	4,59
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	4,71	6,19
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	-31,14	–	5,29	4,95
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-10,05	10,71	8,23	8,51
Internacional Regular	-10,67	20,54	7,70	7,60
Doméstico Não Regular	60,30	-13,90	6,66	5,62
Internacional Não Regular	66,91	24,00	6,80	4,73
Rede TECA	-8,51	17,64	6,75	5,85

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	13%	35%	47%	–	5%	–	129	0,52
2005*	–	–	4%	7%	76%	11%	1%	–	142	0,54
2010	–	–	10%	28%	50%	5%	7%	–	135	0,55
2015	–	–	10%	20%	52%	8%	10%	–	147	0,58
2025	–	–	10%	11%	54%	10%	15%	–	162	0,60

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	100%	–	–	193	0,76
2005*	–	–	–	–	37%	58%	4%	–	191	0,61
2010	–	–	–	–	35%	55%	10%	–	198	0,65
2015	–	–	–	–	33%	52%	15%	–	206	0,65
2025	–	–	–	–	30%	50%	20%	–	216	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional Augusto Severo, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

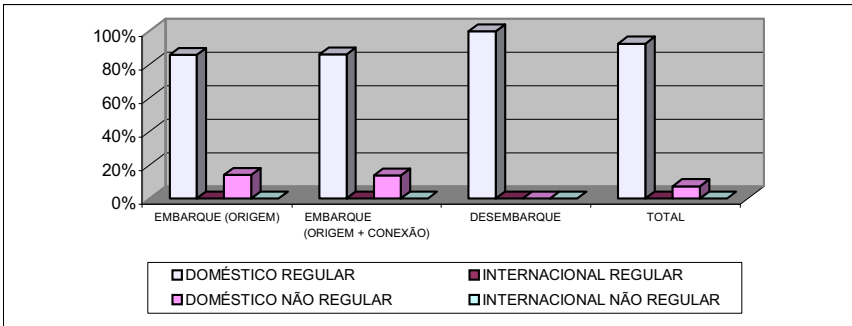
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	26/02	15:00-15:59	420	26/02	15:00-15:59	429	17/01	13:00-13:59	414	28/03	14:00-14:59	603
Não Regular	04/12	02:00-02:59	331	04/12	02:00-02:59	331	31/07	01:00-01:59	353	31/07	01:00-01:59	447
Internacional												
Regular	07/03	22:00-22:59	196	07/03	22:00-22:59	196	20/11	20:00-20:59	197	25/11	14:00-14:59	245
Não Regular	28/03	11:00-11:59	404	28/03	11:00-11:59	404	28/03	17:00-17:59	468	28/03	17:00-17:59	468
Total Geral	18/12	02:00-02:59	473	18/12	02:00-02:59	473	15/02	14:00-14:59	538	08/10	15:00-15:59	704

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 63% do movimento total de passageiros do aeroporto Internacional Augusto Severo. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		420			429			414			603	
2010	474	573	693	484	585	708	467	595	683	680	823	995
2015	616	745	901	629	761	921	607	734	888	884	1.070	1.294
2025	1.128	1.364	1.650	1.152	1.394	1.686	1.112	1.345	1.627	1.620	1.959	2.369

Identificado o período entre 14:00h e 14:59h do dia 28/03 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

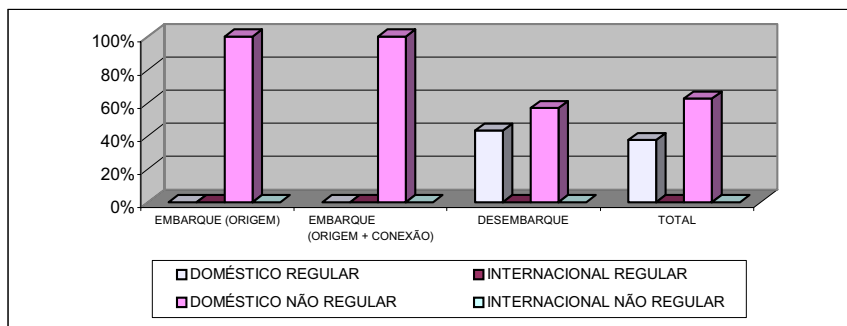
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	321	53	438	569	1.043
	Embarque (Origem + Conexão)	339	56	463	601	1.101
	Desembarque	264	44	360	469	858
	Total	603	100	823	1.070	1.959
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	48	100	65	85	156
	Total	48	100	65	85	156
Total Geral	Embarque (Origem)	321	49	438	569	1.043
	Embarque (Origem + Conexão)	339	52	463	601	1.101
	Desembarque	312	48	425	554	1.014
	Total	651	100	888	1.155	2.115

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 18% do movimento total de passageiros do aeroporto Internacional Augusto Severo. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		331			331			353			447	
2010	369	468	568	369	468	568	394	499	605	499	632	767
2015	448	560	673	448	560	673	478	597	717	605	756	909
2025	808	994	1.182	808	994	1.182	862	1.060	1.260	1.091	1.342	1.938

Identificado o período entre 01:00h e 01:59h do dia 31/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

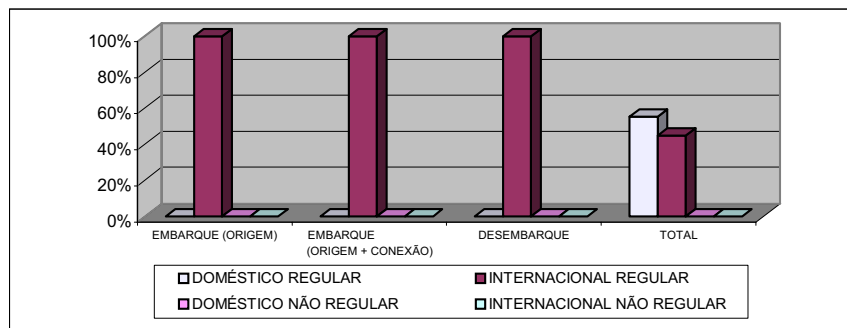
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	94	21	133	159	282
	Embarque (Origem + Conexão)	94	21	133	159	282
	Desembarque	353	79	499	597	1.060
	Total	447	100	632	756	1.342
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	268	100	379	453	805
	Total	268	100	379	453	805
Total Geral	Embarque (Origem)	94	13	133	159	282
	Embarque (Origem + Conexão)	94	13	133	159	282
	Desembarque	621	87	878	1.050	1.865
	Total	715	100	1.011	1.209	2.147

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 4% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Augusto Severo. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		196			196			197			245	
2010	231	263	296	231	263	296	232	265	297	289	329	369
2015	302	346	391	302	346	391	304	348	393	378	433	488
2025	479	563	647	479	563	647	481	566	650	598	703	809

Identificado o período entre 14:00h e 14:59h do dia 25/11 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

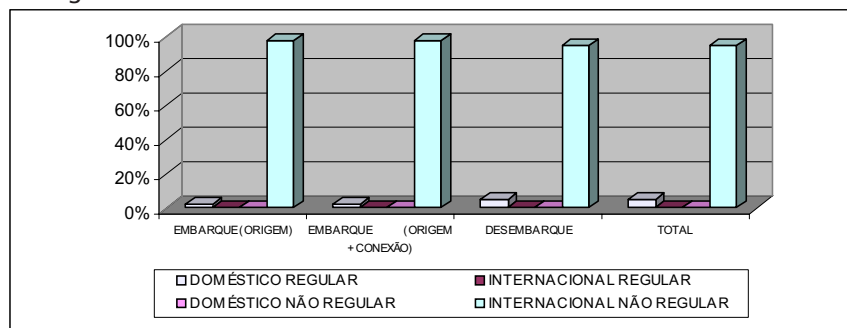
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	117	48	157	207	336
	Embarque (Origem + Conexão)	117	48	157	207	336
	Desembarque	128	52	172	226	367
	Total	245	100	329	433	703
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	301	99	404	532	864
	Embarque (Origem + Conexão)	303	100	407	535	870
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	303	100	407	535	870
Total Geral	Embarque (Origem)	418	76	561	739	1.200
	Embarque (Origem + Conexão)	420	77	564	742	1.206
	Desembarque	128	23	172	226	367
	Total	548	100	736	968	1.573

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por cerca de 15% do movimento total de passageiros do aeroporto Internacional Augusto Severo. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005	441	404	868	441	404	868	511	468	1.006	511	468	1.006
2010	569	653	1.131	569	653	1.131	659	757	1.310	659	757	1.310
2015	569	848	1.131	569	848	1.131	659	982	1.310	659	982	1.310
2025	943	1.449	1.963	943	1.449	1.963	1.092	1.679	2.274	1.092	1.679	2.274

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 28/03 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

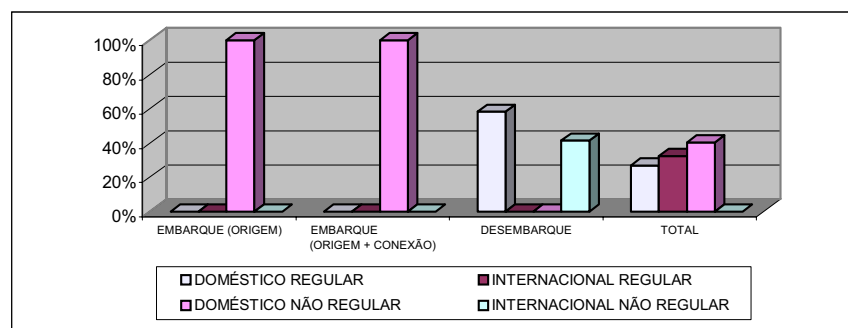
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	468	100	757	982	1.679
	Total	468	100	757	982	1.679
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	25	100	40	52	90
	Total	25	100	40	52	90
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	493	100	797	1.034	1.769
	Total	493	100	797	1.034	1.769

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		473			473			538			704	
2010	548	689	846	548	689	846	623	784	962	815	1.026	1.259
2015	717	902	1.108	717	902	1.108	816	1.026	1.260	1.067	1.343	1.649
2025	1.273	1.606	1.975	1.273	1.606	1.975	1.448	1.827	2.247	1.894	2.390	2.940

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 08/10 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	177	93	258	338	601
	Embarque (Origem + Conexão)	177	93	258	338	601
	Desembarque	13	7	19	24	44
	Total	190	100	277	362	645
Internacional Regular	Embarque (Origem)	107	47	156	204	363
	Embarque (Origem + Conexão)	107	47	156	204	363
	Desembarque	122	53	178	233	414
	Total	229	100	334	437	777
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	162	57	236	309	550
	Embarque (Origem + Conexão)	162	57	236	309	550
	Desembarque	123	43	179	235	418
	Total	285	100	415	544	968
Total Geral	Embarque (Origem)	446	63	650	851	1.514
	Embarque (Origem + Conexão)	446	63	650	851	1.514
	Desembarque	258	37	376	492	876
	Total	704	100	1.026	1.343	2.390

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional Augusto Severo, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

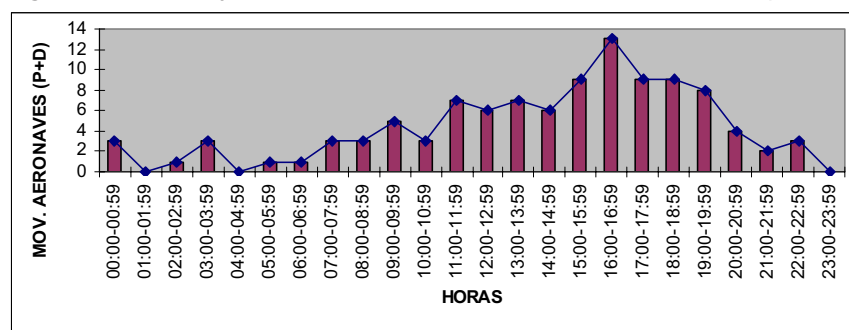
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			10			9			13
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			4
Total Geral	11/11	16:00 -16:59	10	09/04	18:00-18:59	9	21/10	16:00 -16:59	17*

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto
* Inclui toque-arremetida

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	4%	–	–	7%	74%	15%	–	–	119
2010	–	–	4%	10%	68%	15%	3%	–	146
2015	–	–	5%	10%	63%	17%	5%	–	151
2025	–	–	6%	10%	56%	20%	8%	–	158

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		10			9			13	
2010	11	14	18	10	13	16	15	19	24
2015	14	17	22	12	16	20	18	23	29
2025	20	26	35	18	24	31	26	34	45

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			4	
2010	–	–	–	–	–	–	5	6	7
2015	–	–	–	–	–	–	5	7	9
2025	–	–	–	–	–	–	8	11	14

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Augusto Severo, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

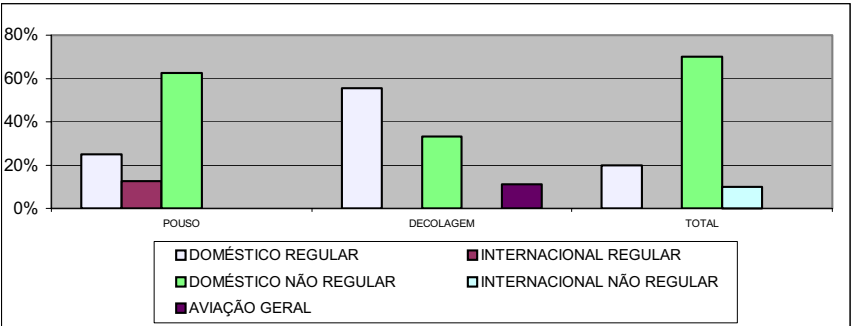
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			5			2
Não Regular			5			3			7
Aviação Geral			–			1			–
Internacional									
Regular			1			–			–
Não Regular			–			–			1
Total Aeronaves de Passageiros			8			9			10
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	16/01	03:00 - 03:59	8	09/04	18:00 - 18:59	9	03/01	03:00 - 03:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

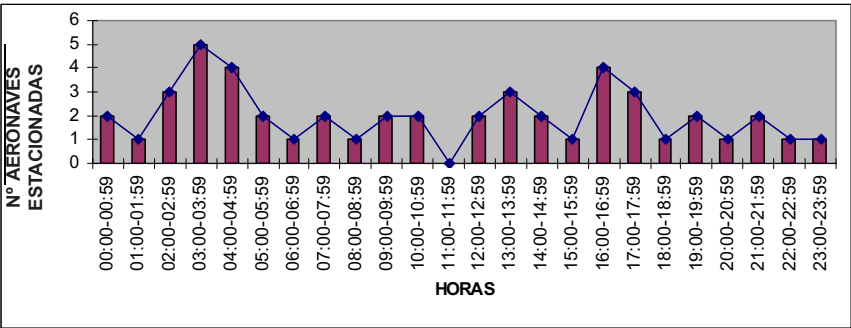
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (03:00 - 03:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A319															
A320															
A320															
A320															
B734															
B735															
B763															
B763															
Total	3	3	3	4	6	6	6	6	5	4	4	5	5	5	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	–	–	–	14%	56%	–	30%	–	195
2010	–	–	–	12%	48%	10%	30%	–	203
2015	–	–	–	8%	44%	18%	30%	–	210
2025	–	–	–	5%	38%	27%	30%	–	218

- Não opera no aeroporto

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			9			10	
2010	9	11	14	10	12	16	11	14	18
2015	11	14	18	12	16	20	13	17	22
2025	17	23	30	20	26	34	22	28	38

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	100	3	3	5
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	3	3	5
Doméstico Não Regular	Pouso	3	43	4	5	9
	Decolagem	4	57	6	7	11
	Total	7	100	10	12	20
Internacional Não Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	3
	Total	1	100	1	2	3
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	5	50	7	8	14
	Decolagem	5	50	7	9	14
	Total	10	100	14	17	28
Total Geral	Pouso	5	50	7	8	14
	Decolagem	5	50	7	9	14
	Total	10	100	14	17	28

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4
Faixa 5	6	6	8	12	7	10	12	10	16	26
Faixa 6	–	1	2	2	2	2	3	4	4	4
Faixa 7	2	2	2	2	2	2	3	4	4	4
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	10	11	14	18	13	17	22	22	28	38

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
Faixa 5	4	4	4	6	4	5	6	5	8	13
Faixa 6	–	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa 7	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	6	7	7	9	7	9	12	11	14	19

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No aeroporto Internacional Augusto Severo a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			1			1			2
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			2
Aeronaves de Passageiros			1			–			3
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	05/02	09:00 - 09:59	2	05/02	22:00 - 22:59	1	16/01	21:00 - 21:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (21:00 - 21:59)															
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59	
B732 CRG																
BE40																
BE55																
C130 MIL																
F900																
Total	5	5	5	5	4	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	–	100%	–	–
2010	–	–	–	98%	2%	–
2015	–	–	–	96%	4%	–
2025	–	–	–	94%	6%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			2	
2010	1	1	1	1	1	1	2	2	3
2015	1	1	2	1	1	2	2	3	3
2025	1	2	2	1	2	2	3	4	5

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	1	1	2
	Decolagem	1	50	1	1	2
	Total	2	100	2	3	4
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	50	1	1	2
	Decolagem	1	50	1	1	2
	Total	2	100	2	3	4
Aeronaves de Passageiros	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	4	100	4	5	7
	Total	4	100	4	5	7
Aeronaves Militares	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	1	1	2
	Total	1	100	1	1	2
Total Geral	Pouso	1	14	1	1	2
	Decolagem	6	86	6	8	11
	Total	7	100	7	9	13

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4
Faixa FC4	—	—	—	1	—	1	1	1	1	1
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	2	2	2	3	2	3	3	3	4	5

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros e militares

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa FC4	—	—	—	1	—	1	1	1	1	1
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	1	1	1	2	1	2	2	2	3	3

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros e militares

Parnaíba

Prefeito Dr. João Silva Filho

I. DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Parnaíba, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	348	–	149	1.957
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	180	9	100	666
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	–	–	–	635
Total Geral	528	9	249	3.258
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	28	–	27	304
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	7	2	14	524
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	–	–	–	496
Total	35	2	41	1.324
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	1	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	1	–	–	–
Total Geral	36	2	41	1.324
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	5.104	–	1.861	322
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.324	782	828	25.724
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	6.428	782	2.689	26.046
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	4.835	5.788	6.928	6.858	8.210	9.828	13.760	16.472	19.719
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.716	2.137	2.552	2.409	2.956	3.496	4.134	5.062	5.977
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	6.551	7.925	9.480	9.267	11.166	13.324	17.894	21.534	25.696
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	377	452	541	471	564	676	815	976	1.168
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	245	305	364	312	384	454	486	595	703
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	622	757	905	783	948	1.130	1.301	1.571	1.871
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	622	757	905	783	948	1.130	1.301	1.571	1.871
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	2.207	3.033	4.168	2.988	4.344	6.316	5.513	9.128	15.112
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.718	2.205	2.690	2.295	3.044	3.787	3.726	5.258	6.778
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	3.925	5.238	6.858	5.283	7.388	10.103	9.239	14.386	21.890
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	77,83	24,22	7,24	7,21
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	54,67	26,26	6,70	5,53
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	–	–	–	–
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	121,43	8,26	4,53	5,64
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	321,45	-10,26	4,71	4,48
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	–	–	–	–
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-60,19	56,60	7,45	7,71
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	168,83	-38,82	6,66	5,62
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	100%	–	–	–	–	–	–	30	0,18
2005*	–	91%	–	9%	–	–	–	–	32	0,10
2010	10%	50%	40%	–	–	–	–	–	32	0,40
2015	8%	40%	52%	–	–	–	–	–	35	0,42
2025	5%	30%	65%	–	–	–	–	–	38	0,45

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Parnaíba, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico total do aeroporto no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	24/7	19:00-19:59	25	24/7	02:00-02:59	25	24/7	02:00-02:59	47

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
 - Não operou no aeroporto
 *** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		25			25			47	
2010	30	36	44	30	36	44	57	69	82
2015	34	41	49	34	41	49	64	77	92
2025	53	63	76	53	63	76	99	119	142

Identificado o período entre 02:00h e 02:59h do dia 24/07 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	22	47	32	36	56
	Desembarque	25	53	37	41	63
	Total	47	100	69	77	119

II.2. Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Parnaíba, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

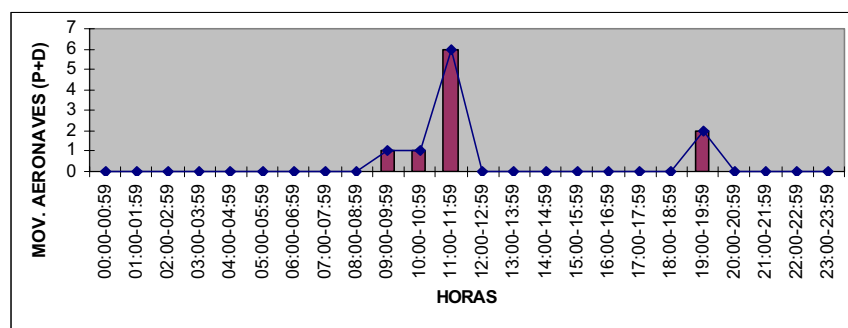
Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			4			6			6
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	5/3	11:00-11:59	4	6/3	11:00-11:59	6	6/3	11:00-11:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	80%	20%	–	–	–	–	–	–	17
2015	65%	25%	10%	–	–	–	–	–	21
2025	50%	30%	20%	–	–	–	–	–	24

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			6			6	
2010	5	6	7	7	9	11	7	9	11
2015	6	7	8	9	11	13	9	11	13
2025	8	10	12	12	15	18	12	15	18

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Parnaíba, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

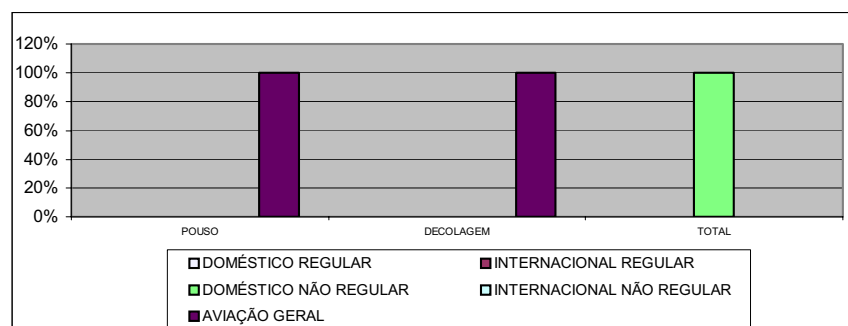
Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			2
Aviação Geral			1			6			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			1			6			2
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			–			–
Total Geral	12/11	16:00-16:59	2	6/3	11:00-11:59	6	24/7	06:00-06:59	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

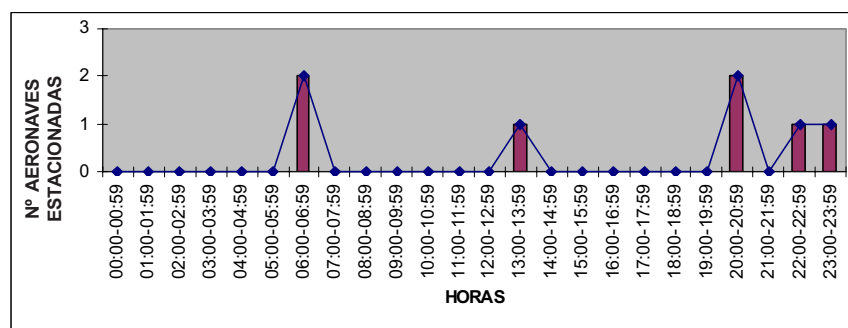
Figura 2 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (06:00 - 06:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
FK10															
Total	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	–	–	–	100%	–	–	–	–	100
2010	–	–	–	100%	–	–	–	–	100
2015	–	–	–	100%	–	–	–	–	100
2025	–	–	–	100%	–	–	–	–	100

- Não opera no aeroporto

OBS: A partir de 2005, começou a operar Faixa 4 no aeroporto.

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			6			2	
2010	1	1	1	5	6	7	2	2	2
2015	1	1	1	6	7	8	2	2	3
2025	1	2	2	8	10	12	3	4	4

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	1	1	2
	Decolagem	1	50	1	1	2
	Total	2	100	2	2	4
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	50	1	1	2
	Decolagem	1	50	1	1	2
	Total	2	100	2	2	4
Total Geral	Pouso	1	50	1	1	2
	Decolagem	1	50	1	1	2
	Total	2	100	2	2	4

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2

- Não opera no aeroporto

Petrolina

Senador Nilo Coelho

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Senador Nilo Coelho, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	64.061	51.158	78.646	131.091
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	20.872	28.858	23.164	23.880
Internacional Não Regular	–	12	–	–
Aviação Geral	1.357	1.598	1.505	1.655
Total Geral	86.290	81.626	103.315	156.626
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	2.452	1.504	1.803	2.308
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	2.481	2.309	1.794	1.809
Internacional Não Regular	–	4	–	74
Aviação Geral	1.093	1.145	1.025	1.055
Total	6.026	4.962	4.622	5.246
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	2	74
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	2	74
Total Geral	6.026	4.962	4.624	5.320
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	333.020	170.500	266.640	315.827
Internacional Regular	–	–	–	15.468
Doméstico Não Regular	147.380	93.750	150	–
Internacional Não Regular	–	–	–	565.388
Total Geral	480.400	264.250	266.790	896.683
Rede TECA	15.000	–	12.000	712.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
	Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)								
Doméstico Regular	133.282	166.117	207.041	203.061	253.109	315.493	469.823	585.627	729.975
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	35.556	44.968	54.371	52.031	64.789	77.537	96.081	119.356	142.613
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	1.774	2.593	3.789	2.423	3.749	5.801	4.420	7.846	13.927
Total Geral	170.612	213.678	265.201	257.515	321.647	398.831	570.324	712.829	886.515
	Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras								
	Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)								
Doméstico Regular	2.950	3.677	4.583	4.010	4.998	6.230	8.483	10.574	13.181
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	2.539	3.212	3.883	3.251	4.049	4.846	5.056	6.281	7.505
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	1.109	1.620	2.368	1.384	2.142	3.315	1.880	3.338	5.926
Total	6.598	8.509	10.834	8.645	11.189	14.391	15.419	20.193	26.612
	Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)								
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	5	6	7	6	8	9	10	12	15
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	5	6	7	6	8	9	10	12	15
Total Geral	6.603	8.515	10.841	8.651	11.197	14.400	15.429	20.205	26.627
	Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg								
Doméstico Regular	317.272	435.983	599.109	429.546	624.487	907.898	792.481	1.312.060	2.172.293
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	165.445	214.855	264.464	229.862	308.805	388.105	401.730	575.932	751.134
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	482.717	650.838	863.573	659.408	933.292	1.296.003	1.194.211	1.887.992	2.923.427
Rede TECA	70.346	94.935	121.858	90.300	131.617	176.836	139.989	232.475	344.220

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	26,96	4,85	8,79	8,75
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	4,59	13,49	7,58	6,30
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	6,84	9,40	7,65	7,66
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-2,00	9,76	6,33	7,78
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-9,99	12,17	4,74	4,49
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-1,17	8,96	5,75	4,54
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	-39,50	5,92	4,14
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-1,75	6,66	7,45	7,71
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	7,52	6,43
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	262,07	-33,17	6,75	5,85

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	57%	13%	17%	10%	3%	–	–	64	0,68
2005*	–	9%	–	–	76%	15%	–	–	113	0,73
2010	–	50%	10%	15%	20%	5%	–	–	70	0,65
2015	–	47%	8%	12%	25%	8%	–	–	78	0,65
2025	–	44%	6%	10%	30%	10%	–	–	85	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Senador Nilo Coelho, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

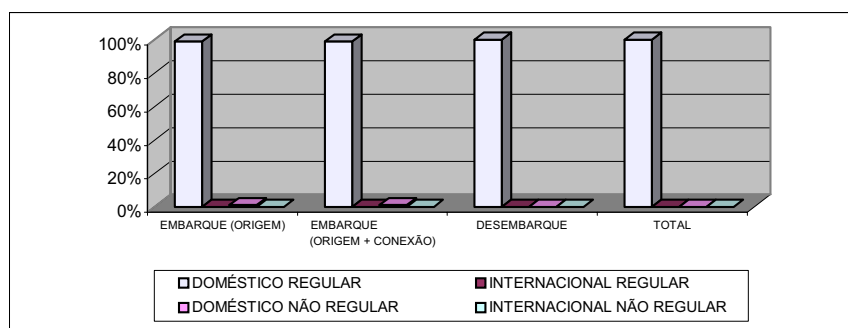
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	29/10	14:00-14:59	169	29/10	14:00-14:59	169	5/12	14:00-14:59	167	15/7	15:00-15:59	307
Não Regular	28/4	11:00-11:59	90	28/4	11:00-11:59	90	9/6	11:00-11:59	99	12/5	11:00-11:59	169
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	29/10	14:00-14:59	169	29/10	14:00-14:59	169	5/12	14:00-14:59	167	15/7	15:00-15:59	307

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 84% do movimento total de passageiros do Aeroporto Senador Nilo Coelho. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		169			169			167			307	
2010	175	218	272	175	218	272	173	216	269	318	397	495
2015	227	283	353	227	283	353	224	280	348	412	514	641
2025	368	458	571	368	458	571	363	453	564	668	832	1.038

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 15/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

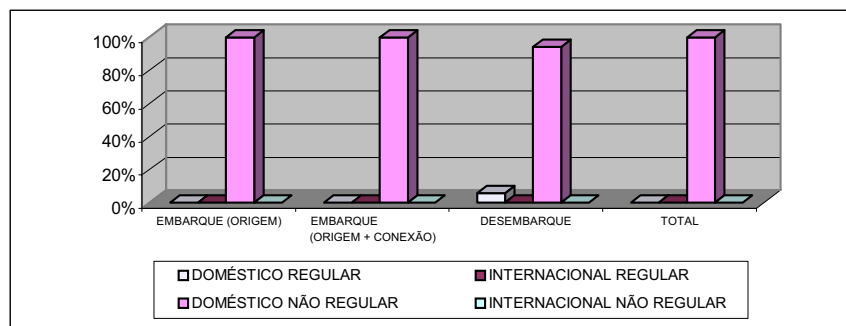
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	151	49	195	253	409
	Embarque (Origem + Conexão)	151	49	195	253	409
	Desembarque	156	51	202	261	423
	Total	307	100	397	514	832
Total Geral	Embarque (Origem)	151	49	195	253	409
	Embarque (Origem + Conexão)	151	49	195	253	409
	Desembarque	156	51	202	261	423
	Total	307	100	397	514	832

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 16% do movimento total de passageiros do Aeroporto Senador Nilo Coelho. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		90			90			99			169	
2010	92	117	143	92	117	143	101	129	158	173	220	269
2015	121	152	185	121	152	185	133	167	204	227	286	347
2025	201	254	313	201	254	313	221	280	344	377	478	587

Identificado o período entre 11:00h e 11:59h do dia 12/05 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

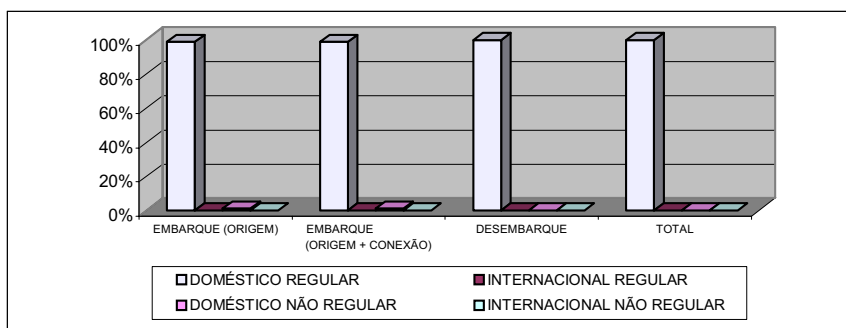
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	82	49	107	139	232
	Embarque (Origem + Conexão)	82	49	107	139	232
	Desembarque	87	51	113	147	246
	Total	169	100	220	286	478
Total Geral	Embarque (Origem)	82	49	107	139	232
	Embarque (Origem + Conexão)	82	49	107	139	232
	Desembarque	87	51	113	147	246
	Total	169	100	220	286	478

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		169			169			167			307	
2010	175	218	272	175	218	272	173	216	269	318	397	495
2015	227	283	353	227	283	353	224	280	348	412	514	641
2025	368	458	571	368	458	571	363	453	564	668	832	1.038

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 15/07 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	151	49	195	253	409
	Embarque (Origem + Conexão)	151	49	195	253	409
	Desembarque	156	51	202	261	423
	Total	307	100	397	514	832
Total Geral	Embarque (Origem)	151	49	195	253	409
	Embarque (Origem + Conexão)	151	49	195	253	409
	Desembarque	156	51	202	261	423
	Total	307	100	397	514	832

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Senador Nilo Coelho, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

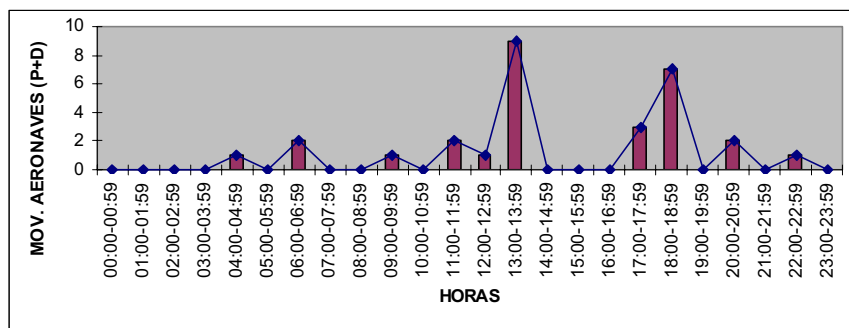
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			8			6			9
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	5/3	13:00-13:59	8	5/3	18:00-18:59	6	5/3	13:00-13:59	9

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	70%	20%	10%	—	—	—	—	—	20
2015	60%	25%	12%	3%	—	—	—	—	24
2025	50%	30%	15%	5%	—	—	—	—	27

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			6			9	
2010	9	11	14	7	8	11	10	13	16
2015	11	14	18	8	11	14	12	16	20
2025	16	20	27	12	15	20	17	23	30

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Senador Nilo Coelho, esta hora-pico de pátio para decolagem corresponde à total e difere da hora-pico de pouso.

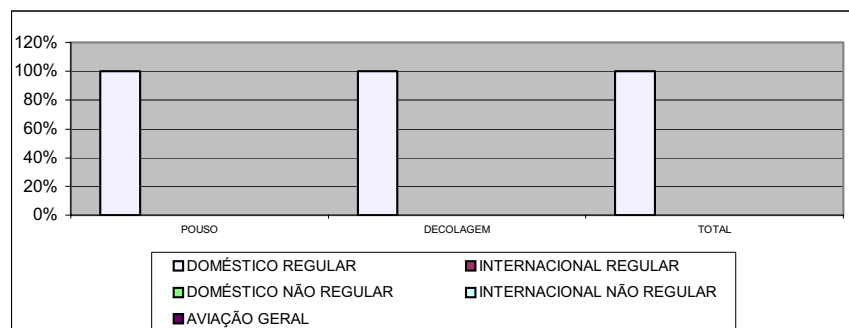
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			2
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			–			–			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			1			1			2
Aeronaves Cargueiras			1			1			1
Aeronaves Militares			–			1			1
Total Geral	16/10	17:00-17:59	2	28/8	18:00-18:59	3	28/8	18:00-18:59	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

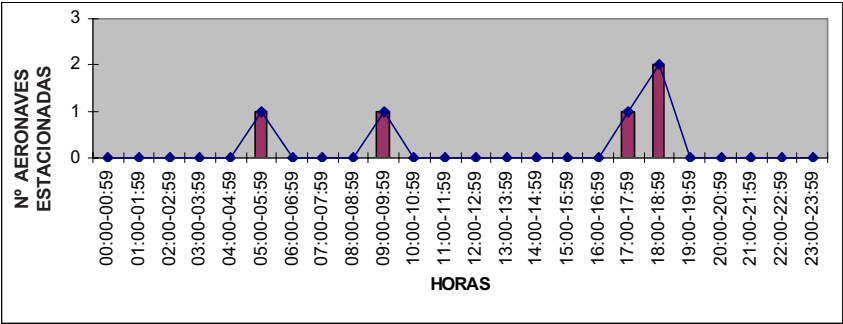
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (18:00 - 18:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B738															
B744 CRG															
C130 MIL															
Total	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	0

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	15%	–	–	–	85%	–	–	–	117
2010	–	–	–	17%	80%	3%	–	–	131
2015	–	–	–	20%	72%	8%	–	–	134
2025	–	–	–	25%	60%	15%	–	–	138

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			2	
2010	1	1	2	1	1	2	2	4	4
2015	1	2	2	1	2	2	3	4	5
2025	2	3	4	2	3	4	5	6	8

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Aeronaves Cargueiras	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	3
	Total	1	100	1	2	3
Aeronaves Militares	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	3
	Total	1	100	1	2	3
Total Geral	Pouso	1	25	2	2	3
	Decolagem	3	75	4	6	9
	Total	4	100	6	8	12

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa 5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4
Faixa 6	–	–	1	1	–	1	1	1	2	2
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	2	4	4	3	4	5	5	6	8

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves cargueiras e militares

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 6	–	–	1	1	–	1	1	1	1	1
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	1	1	3	3	2	3	3	3	3	4

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves cargueiras e militares

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 24 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Senador Nilo Coelho, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 24 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			1			1			1
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			1
Aeronaves de Passageiros			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	11/5	07:00-07:59	1	11/5	10:00-10:59	1	11/5	07:00-07:59	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (07:00 - 07:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B744 CRG															
Total	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 25).

Quadro 25 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	–	–	100%	–
2010	–	–	–	–	100%	–
2015	–	–	–	–	100%	–
2025	–	–	–	–	100%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 26 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 26 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2015	1	2	2	1	2	2	1	2	2
2025	2	3	4	2	3	4	2	3	4

A partir das projeções médias constantes no Quadro 26 são apresentadas no Quadro 27 as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 27 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Total Geral	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 28 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 28 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	1	1	1	1	1	2	2	2	3	4
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	1	1	1	1	1	2	2	2	3	4

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 28, é mostrado, a seguir, no Quadro 29, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 29 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2

- Não opera no aeroporto

Internacional de Recife/Guararapes

Gilberto Freyre

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes – Gilberto Freyre, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	2.641.136	2.407.134	2.830.704	3.236.788
Internacional Regular	105.315	107.388	110.515	114.112
Doméstico Não Regular	210.714	191.924	182.122	174.972
Internacional Não Regular	6.021	15.390	39.768	67.556
Aviação Geral	15.033	11.588	10.563	11.224
Total Geral	2.978.219	2.733.424	3.173.672	3.604.652
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	41.493	37.664	37.173	35.987
Internacional Regular	1.502	711	1.365	1.681
Doméstico Não Regular	4.806	4.296	4.236	2.975
Internacional Não Regular	203	228	478	478
Aviação Geral	16.672	13.585	13.224	11.857
Total	64.676	56.484	56.476	52.978
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	1
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.084	96	75	1.623
Internacional Não Regular	22	24	–	128
Total	1.106	120	75	1.752
Total Geral	65.782	56.604	56.551	54.730
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	26.477.010	20.281.760	18.411.950	25.294.702
Internacional Regular	2.390.450	2.202.290	1.884.950	1.770.349
Doméstico Não Regular	20.622.420	27.099.970	31.865.940	32.441.257
Internacional Não Regular	1.384.690	501.480	464.400	1.267.096
Total Geral	50.874.570	50.085.500	52.627.240	60.773.404
Rede TECA	8.121.000	6.703.000	6.138.000	7.876.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	3.448.661	4.179.180	5.064.443	4.999.078	6.058.494	7.342.423	10.474.800	12.694.776	15.385.242
Internacional Regular	173.939	197.655	221.299	233.125	266.479	299.729	377.341	441.962	506.359
Doméstico Não Regular	267.952	338.876	409.741	392.107	488.247	584.313	724.064	899.460	1.074.722
Internacional Não Regular	47.040	69.506	92.212	70.467	104.752	139.408	138.920	212.873	287.684
Aviação Geral	16.708	24.413	35.673	22.809	35.295	54.616	41.608	73.860	131.109
Total Geral	3.954.300	4.809.630	5.823.368	5.717.586	6.953.267	8.420.489	11.756.733	14.322.931	17.385.116
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	41.515	50.309	60.965	55.268	66.981	81.176	103.393	125.306	151.863
Internacional Regular	1.791	2.036	2.279	2.186	2.499	2.811	2.843	3.329	3.815
Doméstico Não Regular	5.582	7.059	8.536	7.129	8.877	10.623	10.970	13.628	16.283
Internacional Não Regular	500	739	980	652	969	1.290	992	1.520	2.054
Aviação Geral	13.923	20.344	29.727	17.279	26.738	41.376	23.116	41.033	72.838
Total	63.311	80.487	102.487	82.514	106.064	137.276	141.314	184.816	246.853
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	124	157	190	159	198	237	245	304	363
Internacional Não Regular	53	78	104	69	103	137	105	162	219
Total	177	235	294	228	301	374	350	466	582
Total Geral	63.488	80.722	102.781	82.742	106.365	137.650	141.664	185.282	247.435
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	21.838.451	30.009.491	41.237.794	29.566.438	42.984.569	62.492.247	54.547.891	90.311.437	149.522.842
Internacional Regular	3.041.631	3.970.205	5.182.261	4.407.030	5.752.575	7.508.939	9.163.824	11.962.057	15.614.750
Doméstico Não Regular	34.646.532	44.784.865	54.922.304	47.380.724	63.319.479	79.256.669	80.369.779	114.484.495	148.607.563
Internacional Não Regular	1.016.272	1.600.192	2.468.328	1.303.741	2.223.628	3.594.516	1.553.484	3.530.211	7.111.815
Total Geral	60.542.886	80.364.753	103.810.687	82.657.933	114.280.251	152.852.371	145.634.978	220.288.200	320.856.970
Rede TECA	9.347.423	12.614.639	16.192.097	11.998.720	17.488.862	23.497.336	18.601.261	30.890.429	45.738.754

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	7,01	5,24	7,71	7,68
Internacional Regular	2,71	11,61	6,16	5,19
Doméstico Não Regular	-6,01	14,13	7,58	6,30
Internacional Não Regular	123,87	0,57	8,55	7,35
Aviação Geral	-9,28	16,81	7,65	7,66
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-4,63	6,93	5,89	6,46
Internacional Regular	3,82	3,91	4,18	2,91
Doméstico Não Regular	-14,77	18,86	4,69	4,38
Internacional Não Regular	33,04	9,10	5,57	4,60
Aviação Geral	-10,74	11,40	5,62	4,38
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	15,48	-37,32	4,75	4,38
Internacional Não Regular	79,86	-9,43	5,72	4,63
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-1,51	3,48	7,45	7,71
Internacional Regular	-9,53	17,53	7,70	7,60
Doméstico Não Regular	16,30	6,66	7,17	6,10
Internacional Não Regular	-2,91	4,78	6,80	4,73
Rede TECA	-1,02	9,88	6,75	5,85

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	3%	2%	41%	47%	7%	–	–	134	0,57
2005*	–	1%	1%	12%	80%	6%	–	–	139	0,63
2010	–	3%	2%	36%	42%	11%	6%	–	138	0,60
2015	–	3%	2%	34%	36%	15%	10%	–	151	0,60
2025	–	3%	2%	28%	30%	22%	15%	–	169	0,60

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	39%	5%	56%	–	–	164	0,49
2005*	–	–	–	2%	37%	60%	1%	–	182	0,46
2010	–	–	–	37%	8%	50%	5%	–	170	0,57
2015	–	–	–	30%	14%	48%	8%	–	178	0,60
2025	–	–	–	26%	18%	38%	10%	8%	201	0,66

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes – Gilberto Freyre, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

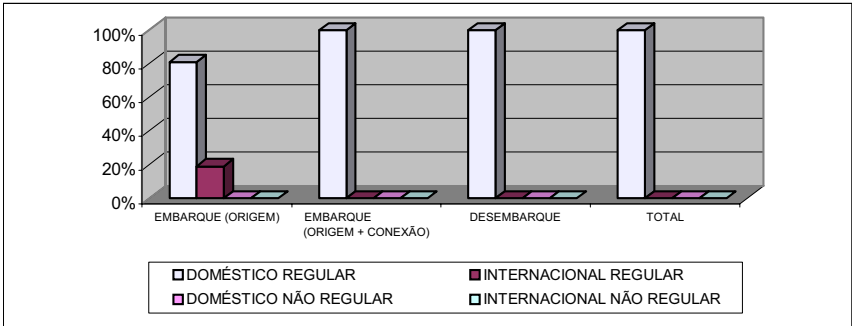
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	22/7	17:00-17:59	632	27/10	16:00-16:59	765	4/1	22:00-22:59	642	3/7	15:00-15:59	1.006
Não Regular	15/1	12:00-12:59	332	15/1	12:00-12:59	332	15/1	11:00-11:59	322	9/7	11:00-11:59	467
Internacional												
Regular	24/2	21:00-21:59	198	1/4	20:00-20:59	199	17/1	14:00-14:59	210	19/2	15:00-15:59	222
Não Regular	17/8	18:00-18:59	387	17/8	18:00-18:59	387	24/8	22:00-22:59	352	17/8	18:00-18:59	387
Total Geral	15/7	17:00-17:59	662	12/7	17:00-17:59	794	17/12	12:00-12:59	667	2/8	17:00-17:59	1.066

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 90% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes – Gilberto Freyre. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		632			765			642			1.006	
2010	673	816	989	815	988	1.197	684	829	1.005	1.072	1.299	1.574
2015	878	1.065	1.290	1.063	1.289	1.562	892	1.082	1.311	1.398	1.695	2.054
2025	1.620	1.963	2.379	1.961	2.376	2.880	1.645	1.994	2.417	2.578	3.125	3.787

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 03/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

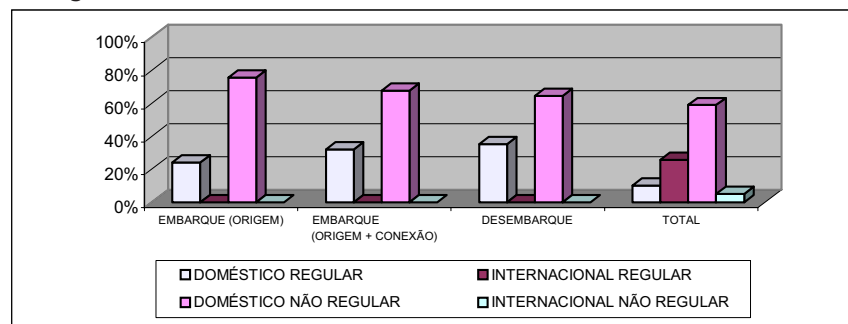
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	344	34	444	579	1.069
	Embarque (Origem + Conexão)	417	41	539	703	1.295
	Desembarque	589	59	760	992	1.830
	Total	1.006	100	1.299	1.695	3.125
Total Geral	Embarque (Origem)	344	34	444	579	1.069
	Embarque (Origem + Conexão)	417	41	539	703	1.295
	Desembarque	589	59	760	992	1.830
	Total	1.006	100	1.299	1.695	3.125

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 5% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes – Gilberto Freyre. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		332			332			322			467	
2010	381	486	596	381	486	596	369	471	578	535	683	838
2015	472	595	726	472	595	726	457	577	704	663	837	1.022
2025	783	996	1.234	783	996	1.234	760	966	1.196	1.102	1.401	1.735

Identificado o período entre 11:00h e 11:59h do dia 09/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

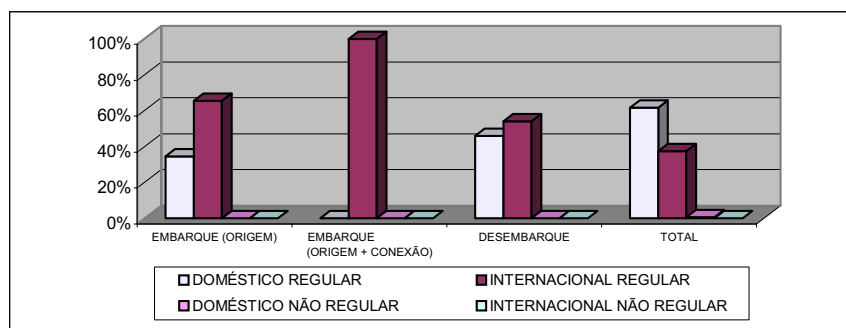
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	83	18	121	149	249
	Embarque (Origem + Conexão)	83	18	121	149	249
	Desembarque	384	82	562	688	1.152
	Total	467	100	683	837	1.401
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	80	100	117	143	240
	Embarque (Origem + Conexão)	80	100	117	143	240
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	80	100	117	143	240
Internacional Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	205	100	300	368	615
	Total	205	100	300	368	615
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	39	100	57	70	117
	Embarque (Origem + Conexão)	39	100	57	70	117
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	39	100	57	70	117
Total Geral	Embarque (Origem)	202	26	295	362	606
	Embarque (Origem + Conexão)	202	26	295	362	606
	Desembarque	589	74	862	1.056	1.767
	Total	791	100	1.157	1.418	2.373

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 3% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes – Gilberto Freyre. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		198			199			210			222	
2010	257	292	326	258	293	328	272	309	346	288	327	366
2015	309	354	398	311	356	400	328	375	422	347	397	446
2025	501	587	672	503	590	676	531	622	713	562	658	754

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 19/02 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

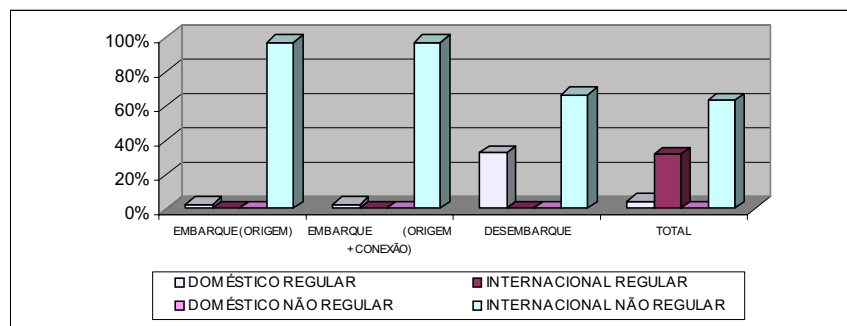
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	63	28	93	113	187
	Embarque (Origem + Conexão)	99	45	146	177	293
	Desembarque	123	55	181	220	365
	Total	222	100	327	397	658
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	171	47	252	305	507
	Embarque (Origem + Conexão)	176	48	259	314	521
	Desembarque	189	52	278	338	560
	Total	365	100	537	652	1.081
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	4	100	6	7	12
	Embarque (Origem + Conexão)	4	100	6	7	12
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	4	100	6	7	12
Total Geral	Embarque (Origem)	238	40	351	425	706
	Embarque (Origem + Conexão)	279	47	411	498	826
	Desembarque	312	53	459	558	925
	Total	591	100	870	1.056	1.751

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por cerca de 2% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes – Gilberto Freyre. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		387			387			352			387	
2010	391	577	766	391	577	766	355	525	697	391	577	766
2015	468	696	926	468	696	926	426	633	843	468	696	926
2025	692	1.061	1.434	692	1.061	1.434	630	965	1.304	692	1.061	1.434

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 17/08 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

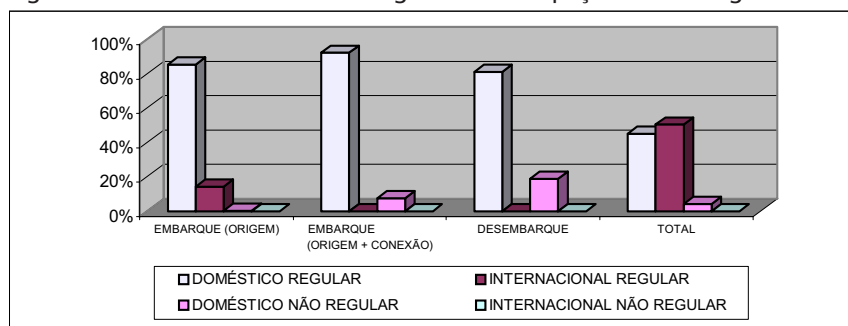
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	387	100	577	696	1.061
	Embarque (Origem + Conexão)	387	100	577	696	1.061
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	387	100	577	696	1.061
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	126	49	188	227	345
	Embarque (Origem + Conexão)	128	49	191	230	351
	Desembarque	131	51	195	236	359
	Total	259	100	386	466	710
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	29	100	43	52	80
	Total	29	100	43	52	80
Internacional Regular	Embarque (Origem)	192	100	286	345	526
	Embarque (Origem + Conexão)	192	100	286	345	526
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	192	100	286	345	526
Total Geral	Embarque (Origem)	705	81	1.051	1.268	1.932
	Embarque (Origem + Conexão)	707	81	1.054	1.271	1.938
	Desembarque	160	19	238	288	439
	Total	867	100	1.292	1.559	2.377

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		662			794			667			1.066	
2010	726	883	1.069	871	1.059	1.283	732	890	1.078	1.169	1.422	1.722
2015	945	1.149	1.392	1.133	1.378	1.669	952	1.158	1.402	1.522	1.851	2.241
2025	1.652	2.012	2.442	1.981	2.414	2.930	1.664	2.027	2.461	2.660	3.240	3.933

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 02/08 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	741	76	989	1.286	2.252
	Embarque (Origem + Conexão)	860	88	1.147	1.493	2.614
	Desembarque	113	12	151	197	343
	Total	973	100	1.298	1.690	2.957
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	93	100	124	161	283
	Embarque (Origem + Conexão)	93	100	124	161	283
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	93	100	124	161	283
Total Geral	Embarque (Origem)	834	78	1.113	1.447	2.535
	Embarque (Origem + Conexão)	953	89	1.271	1.654	2.897
	Desembarque	113	11	151	197	343
	Total	1.066	100	1.422	1.851	3.240

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes – Gilberto Freyre, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			12			17			18
Asa Rotativa			2			1			1
Toque Arremetida			–			–			8
Total Geral	17/2	15:00-15:59	14	21/12	19:00-19:59	18	6/1	19:00-19:59	27*

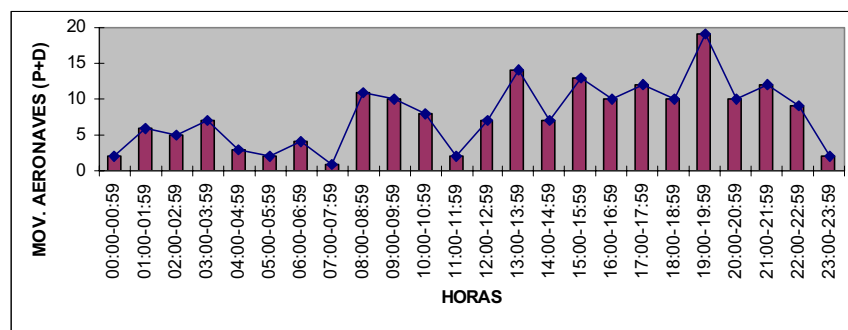
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

* Inclui toque-arremetida

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1* 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	47%	–	–	11%	37%	5%	–	–	84
2010	35%	3%	2%	12%	35%	8%	5%	–	100
2015	32%	3%	2%	14%	32%	9%	8%	–	111
2025	27%	3%	2%	16%	30%	12%	10%	–	122

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			17			18	
2010	13	16	20	18	23	29	19	24	30
2015	14	18	24	20	26	34	22	28	36
2025	21	27	37	30	39	52	31	41	55

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			1			1	
2010	2	3	3	1	1	2	1	1	2
2015	2	3	4	1	2	2	1	2	2
2025	3	5	6	2	2	3	2	2	3

Quadro 21 - Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			8	
2010	–	–	–	–	–	–	8	11	14
2015	–	–	–	–	–	–	10	12	16
2025	–	–	–	–	–	–	14	18	24

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes – Gilberto Freyre, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para decolagem e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de pouso.

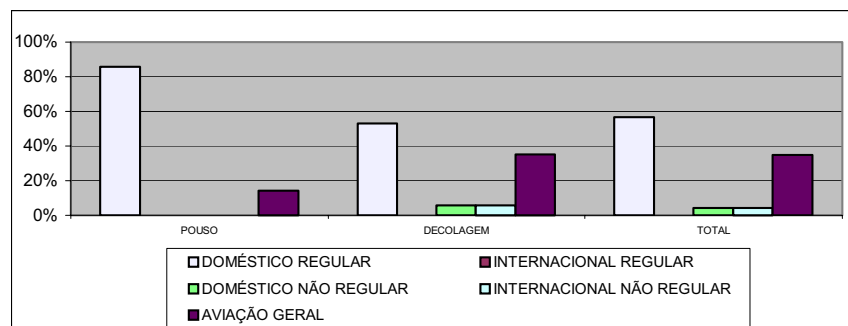
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			6			9			13
Não Regular			–			1			1
Aviação Geral			1			6			8
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			1			1
Total Aeronaves de Passageiros			7			17			23
Aeronaves Cargueiras			1			–			–
Aeronaves Militares			2			1			2
Total Geral	16/12	15:00-15:59	10	21/12	19:00-19:59	18	21/12	19:00-19:59	25

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

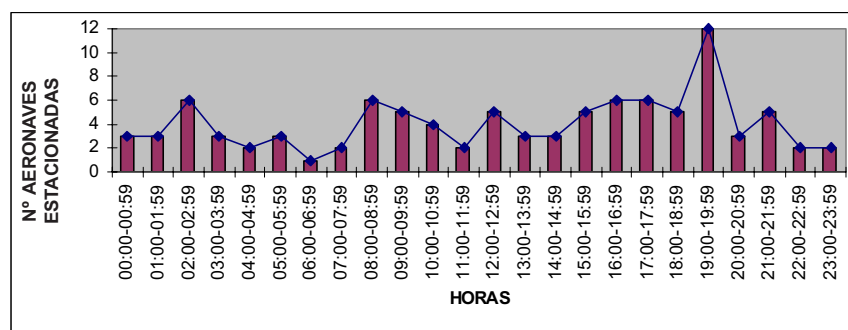
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (19:00 - 19:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
A332															
AB11															
AS50															
B407 MIL															
B733															
B733															
B733															
B734															
B737															
B738															
B738															
B743															
BE58															
C560															
EC20															
EC20															
FK10															
LJ35 MIL															
P28B															
PL50															
Total	16	17	15	14	13	11	10	8	8	7	7	6	5	5	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	—	—	8%	65%	10%	15%	—	170
2010	5%	—	—	7%	58%	12%	18%	—	174
2015	5%	—	—	5%	55%	15%	20%	—	182
2025	5%	—	—	4%	45%	17%	21%	8%	211

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		7			17			23	
2010	7	9	12	18	23	29	24	31	39
2015	9	11	14	21	27	35	28	37	47
2025	12	16	21	29	39	51	40	52	70

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	4	31	5	7	9
	Decolagem	9	69	12	13	20
	Total	13	100	17	20	29
Doméstico Não Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Internacional Não Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	2	25	3	3	5
	Decolagem	6	75	9	10	14
	Total	8	100	12	13	19
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	6	26	8	10	14
	Decolagem	17	74	23	27	38
	Total	23	100	31	37	52
Aeronaves Militares	Pouso	1	50	1	2	2
	Decolagem	1	50	1	2	2
	Total	2	100	2	4	4
Total Geral	Pouso	7	28	9	12	16
	Decolagem	18	72	24	29	40
	Total	25	100	33	41	56

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	8	9	10	14	10	13	18	13	16	23
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	2	2	4	5	2	4	6	6	9	14
Faixa 5	11	11	14	16	13	16	19	15	18	24
Faixa 6	1	1	2	2	2	2	2	3	4	4
Faixa 7	1	1	1	2	1	2	2	2	4	4
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	1	1	1
Total (*)	23	24	31	39	28	37	47	40	52	70

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	5	5	5	7	5	7	9	7	8	12
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	1	1	2	3	1	2	3	3	5	7
Faixa 5	7	7	7	8	7	8	10	8	9	12
Faixa 6	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
Faixa 7	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	1	1	1
Total (*)	15	15	16	20	15	19	24	22	27	36

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes – Gilberto Freyre a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			2			2			2
Internacional									
Regular			–			–			1
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			2			2			3
Aeronaves de Passageiros			3			2			6
Militares			–			–			–
Total Geral	11/5	10:00-10:59	5	13/7	23:00-23:59	4	28/10	22:00-22:59	9

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (22:00 - 22:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B722 CRG															
B733															
B733															
BE58															
DC87 CRG															
LJ45															
MD11 CRG															
PA31															
PA31															
Total	5	5	4	3	2	3	4	4	5	5	5	5	5	5	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	33%	33%	34%	–
2010	–	–	32%	28%	40%	–
2015	–	–	30%	25%	45%	–
2025	–	–	28%	22%	50%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			3	
2010	2	2	3	2	2	3	3	4	5
2015	2	3	4	2	3	4	4	5	6
2025	4	5	6	4	5	6	6	7	9

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Doméstico Não Regular	Pouso	1	100	2	2	3
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	1	100	2	2	3
Internacional Regular	Pouso	1	100	1	1	2
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	1	100	1	1	2
Total de Aeronaves Cargueiras	Pouso	2	67	3	3	5
	Decolagem	1	33	1	2	2
	Total	3	100	4	5	7
Aeronaves de Passageiros	Pouso	3	50	4	5	7
	Decolagem	3	50	4	5	7
	Total	6	100	8	10	14
Total Geral	Pouso	5	56	7	8	12
	Decolagem	4	44	5	7	9
	Total	9	100	12	15	21

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	2	1	2	2	2	2	3
Faixa FC4	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa FC5	1	1	2	2	2	2	2	2	3	4
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	3	3	4	5	4	5	6	6	7	9

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	—	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa FC4	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa FC5	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	2	3	3	3	3	3	4	4	5	6

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Internacional de Salvador

Deputado Luís Eduardo Magalhães

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	3.513.380	3.100.686	3.623.349	4.098.324
Internacional Regular	106.370	125.497	216.669	218.676
Doméstico Não Regular	145.822	218.640	241.076	194.665
Internacional Não Regular	6.801	9.731	64.277	42.907
Aviação Geral	388	–	–	–
Total Geral	3.772.761	3.454.554	4.145.371	4.554.572
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	52.806	47.473	48.165	45.261
Internacional Regular	3.129	1.199	3.300	3.576
Doméstico Não Regular	26.995	23.674	18.478	18.847
Internacional Não Regular	149	232	728	795
Aviação Geral	1.029	1.160	951	4
Total	84.108	73738	71622	68.483
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	1.521	1.061	772	654
Internacional Regular	24	9	–	–
Doméstico Não Regular	3.242	3.516	8.947	8.980
Internacional Não Regular	67	13	24	38
Total	4854	4599	9743	9672
Total Geral	88962	78337	81365	78155
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	25.022.350	26.669.730	22.567.520	24.663.562
Internacional Regular	1.438.190	2.374.500	3.039.390	4.142.604
Doméstico Não Regular	35.218.640	42.086.800	52.708.520	51.116.190
Internacional Não Regular	1.376.550	296.600	1.377.770	1.350.528
Total Geral	63.055.730	71.427.630	79.693.200	81.272.884
Rede TECA	5.996.000	4.828.000	7.454.000	8.667.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	4.453.359	5.256.842	6.205.290	6.162.073	7.274.338	8.587.369	11.769.262	13.893.760	16.401.757
Internacional Regular	363.284	414.060	464.828	489.828	561.677	633.514	800.455	941.036	1.081.614
Doméstico Não Regular	298.213	376.226	454.005	433.545	538.616	643.390	791.406	980.900	1.169.864
Internacional Não Regular	79.851	117.987	156.530	119.619	177.817	236.644	235.817	361.352	488.343
Aviação Geral	2.141	3.128	4.571	2.923	4.523	6.999	5.332	9.465	16.802
Total Geral	5.196.848	6.168.243	7.285.224	7.207.988	8.556.971	10.107.916	13.602.272	16.186.513	19.158.380
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	57.403	67.760	79.985	75.019	88.560	104.545	130.900	154.529	182.424
Internacional Regular	4.040	4.605	5.170	4.905	5.625	6.344	7.069	8.311	9.553
Doméstico Não Regular	22.764	28.719	34.656	29.293	36.393	43.472	46.012	57.029	68.015
Internacional Não Regular	798	1.179	1.565	1.013	1.506	2.005	1.473	2.258	3.052
Aviação Geral	1.044	1.526	2.230	1.299	2.010	3.110	1.777	3.155	5.600
Total	86.049	103.789	123.606	111.529	134.094	159.476	187.231	225.282	268.644
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	920	1.086	1.282	1.202	1.419	1.675	2.098	2.476	2.923
Internacional Regular	27	31	34	33	37	42	47	56	64
Doméstico Não Regular	11.022	13.905	16.780	14.183	17.621	21.049	22.278	27.613	32.932
Internacional Não Regular	35	52	69	45	67	89	65	100	135
Total	12.004	15.074	18.165	15.463	19.144	22.855	24.488	30.245	36.054
Total Geral	98053	118863	141771	126992	153238	182331	211719	450564	537288
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	28.966.315	39.804.305	54.697.420	39.216.644	57.014.325	82.889.126	72.351.808	119.788.237	198.325.685
Internacional Regular	3.441.752	4.471.142	5.808.411	4.942.587	6.421.003	8.341.640	10.097.866	13.118.700	17.043.235
Doméstico Não Regular	65.897.525	85.180.582	104.461.938	90.117.892	120.433.323	150.745.774	152.862.904	217.748.918	282.650.817
Internacional Não Regular	1.606.513	2.529.568	3.901.910	2.060.942	3.515.090	5.682.177	2.455.733	5.580.524	11.242.290
Total Geral	99.912.105	131.985.597	168.869.679	136.338.065	187.383.741	247.658.717	237.768.311	356.236.379	509.262.027
Rede TECA	9.164.840	13.543.467	18.749.618	11.817.033	19.305.655	28.364.851	16.578.085	31.425.621	52.171.093

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	5,27	5,11	6,71	6,68
Internacional Regular	27,15	13,62	6,29	5,30
Doméstico Não Regular	10,11	14,09	7,44	6,18
Internacional Não Regular	84,78	22,42	8,55	7,35
Aviação Geral	-	-	7,65	7,66
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-5,01	8,41	5,50	5,72
Internacional Regular	4,55	5,19	4,08	3,98
Doméstico Não Regular	-11,29	8,79	4,85	4,59
Internacional Não Regular	74,74	8,20	5,02	4,13
Aviação Geral	-84,28	228,32	5,66	4,61
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-24,52	10,68	5,49	5,72
Internacional Regular	-	-	3,60	4,23
Doméstico Não Regular	40,44	9,14	4,85	4,59
Internacional Não Regular	-17,22	6,47	5,20	4,09
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-0,48	10,05	7,45	7,71
Internacional Regular	42,28	1,54	7,51	7,41
Doméstico Não Regular	13,22	10,75	7,17	6,10
Internacional Não Regular	-0,63	13,37	6,80	4,73
Rede TECA	13,07	9,34	7,35	4,99

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	2%	3%	3%	44%	45%	3%	-	-	126	0,60
2005*	-	1%	-	30%	66%	2%	-	-	130	0,52
2010	2%	3%	3%	30%	50%	9%	3%	-	129	0,60
2015	2%	3%	3%	23%	52%	13%	4%	-	137	0,60
2025	2%	3%	3%	13%	55%	17%	7%	-	150	0,60

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros - ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	44%	24%	19%	13%	-	162	0,41
2005*	-	-	-	7%	43%	40%	10%	-	182	0,33
2010	-	-	-	35%	28%	21%	16%	-	173	0,52
2015	-	-	-	30%	30%	23%	17%	-	178	0,56
2025	-	-	-	23%	32%	25%	20%	-	189	0,60

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros - ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

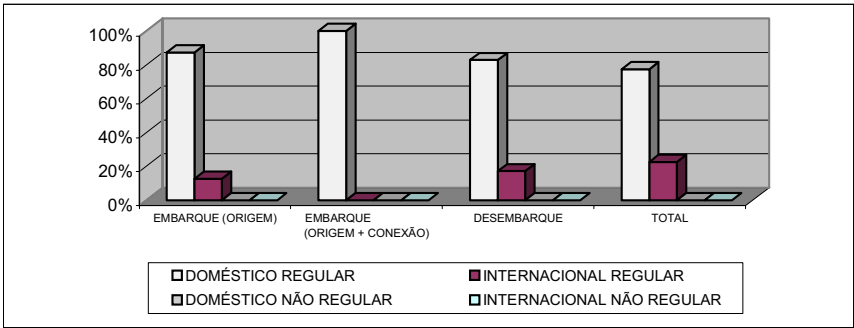
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	7/3	17:00-17:59	663	29/3	07:00-07:59	838	29/11	12:00-12:59	779	1/7	18:00-18:59	1.105
Não Regular	5/2	03:00-03:59	359	5/2	03:00-03:59	359	5/2	17:00-17:59	359	22/1	17:00-17:59	509
Internacional												
Regular	27/11	01:00-01:59	388	13/6	18:00-18:59	390	30/12	21:00-21:59	395	6/10	18:00-18:59	469
Não Regular	27/1	20:00-20:59	269	17/2	20:00-20:59	271	11/4	20:00-20:59	294	19/2	18:00-18:59	296
Total Geral	5/2	16:00-16:59	731	1/4	12:00-12:59	891	15/1	16:00-16:59	871	1/7	18:00-18:59	1.427

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 90% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		663			838			779			1.105	
2010	738	872	1.029	933	1.102	1.301	868	1.024	1.209	1.231	1.453	1.715
2015	991	1.170	1.381	1.253	1.479	1.746	1.165	1.375	1.623	1.652	1.950	2.302
2025	1.742	2.056	2.427	2.201	2.599	3.068	2.046	2.416	2.852	2.903	3.427	4.045

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 01/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

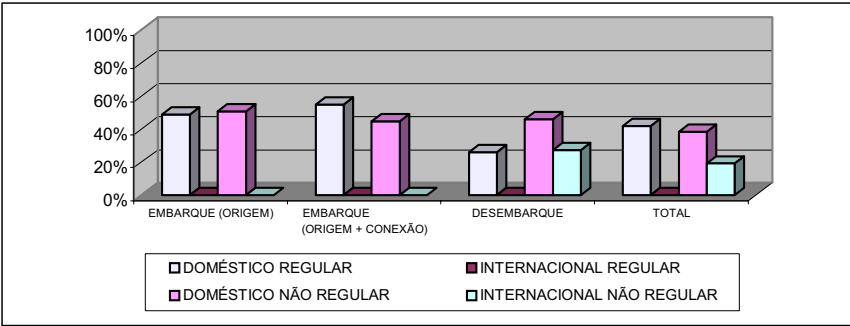
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	751	68	987	1.325	2.329
	Embarque (Origem + Conexão)	1.001	91	1.316	1.767	3.104
	Desembarque	104	9	137	183	323
	Total	1.105	100	1.453	1.950	3.427
Internacional Regular	Embarque (Origem)	259	80	341	457	803
	Embarque (Origem + Conexão)	322	100	423	568	999
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	322	100	423	568	999
Total Geral	Embarque (Origem)	1.010	71	1.328	1.782	3.132
	Embarque (Origem + Conexão)	1.323	93	1.739	2.335	4.103
	Desembarque	104	7	137	183	323
	Total	1.427	100	1.876	2.518	4.426

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 4% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		359			359			359			509	
2010	404	511	617	404	511	617	404	511	617	573	724	875
2015	499	622	744	499	622	744	499	622	744	708	881	1.055
2025	839	1.043	1.249	839	1.043	1.249	839	1.043	1.249	1.189	1.478	1.771

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 22/01 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

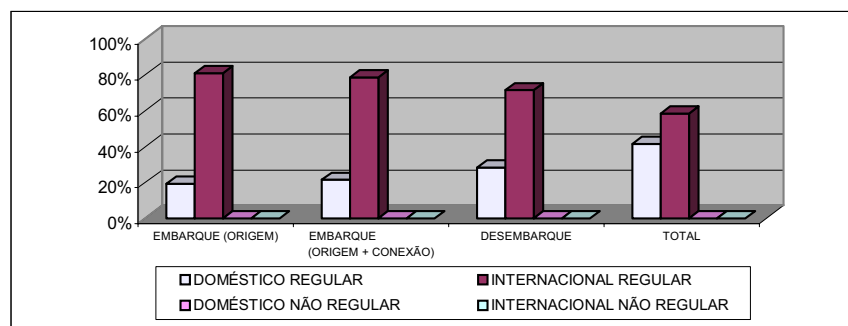
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	509	100	724	881	1.478
	Total	509	100	724	881	1.478
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	259	47	368	448	752
	Embarque (Origem + Conexão)	304	55	432	526	883
	Desembarque	251	45	357	435	729
	Total	555	100	789	961	1.612
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	258	100	367	447	749
	Total	258	100	367	447	749
Total Geral	Embarque (Origem)	259	20	368	448	752
	Embarque (Origem + Conexão)	304	23	432	526	883
	Desembarque	1.018	77	1.448	1.763	2.956
	Total	1.322	100	1.880	2.289	3.839

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 5% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		388			390			395			469	
2010	451	514	577	454	517	580	459	524	588	545	622	698
2015	548	628	708	550	631	712	557	639	721	662	759	856
2025	850	999	1.149	854	1.004	1.155	865	1.017	1.169	1.027	1.208	1.388

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 06/10 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

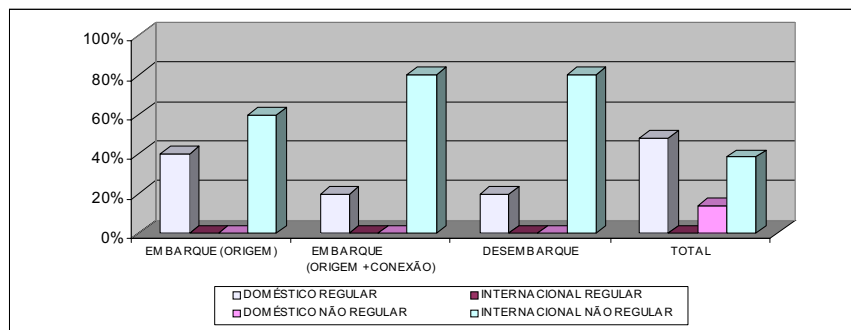
Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	301	64	399	487	775
	Embarque (Origem + Conexão)	315	67	418	510	811
	Desembarque	154	33	204	249	397
	Total	469	100	622	759	1.208
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	179	54	237	290	461
	Embarque (Origem + Conexão)	179	54	237	290	461
	Desembarque	155	46	205	251	399
	Total	334	100	442	541	860
Total Geral	Embarque (Origem)	480	60	636	777	1.236
	Embarque (Origem + Conexão)	494	62	655	800	1.272
	Desembarque	309	38	409	500	796
	Total	803	100	1.064	1.300	2.068

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por cerca de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		269			271			294			296	
2010	275	407	540	277	410	544	301	445	590	303	448	594
2015	351	521	694	353	525	699	383	570	758	386	573	763
2025	518	794	1.073	522	800	1.081	567	868	1.173	570	874	1.181

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 19/02 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

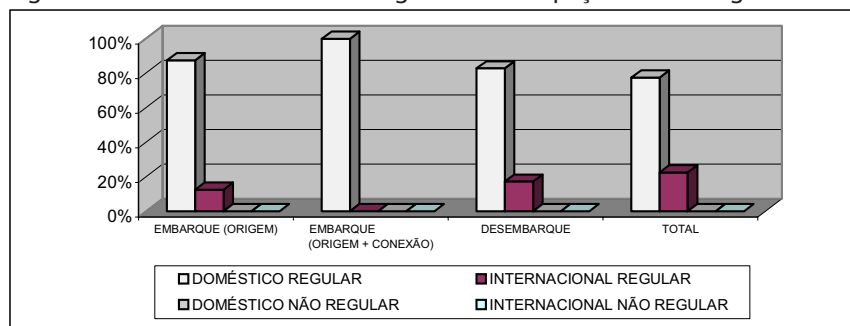
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	296	100	448	573	874
	Total	296	100	448	573	874
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	278	75	420	539	821
	Embarque (Origem + Conexão)	279	75	422	541	824
	Desembarque	92	25	139	178	272
	Total	371	100	561	719	1.096
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	104	100	157	201	307
	Embarque (Origem + Conexão)	104	100	157	201	307
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	104	—	157	201	307
Total Geral	Embarque (Origem)	382	50	577	740	1.128
	Embarque (Origem + Conexão)	383	50	579	742	1.131
	Desembarque	388	50	587	751	1.146
	Total	771	100	1.166	1.493	2.277

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		731			891			871			1.427	
2010	901	1.069	1.263	1.098	1.303	1.539	1.073	1.274	1.505	1.523	1.876	2.229
2015	1.187	1.409	1.664	1.447	1.718	2.029	1.414	1.679	1.983	2.052	2.518	2.984
2025	2.016	2.399	2.839	2.457	2.924	3.461	2.402	2.858	3.383	3.621	4.426	5.229

Identificado o período entre 12:00h e 12:59h do dia 08/04 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	751	68	987	1.325	2.329
	Embarque (Origem + Conexão)	1.001	91	1.316	1.767	3.104
	Desembarque	104	9	137	183	323
	Total	1.105	100	1.453	1.950	3.427
Internacional Regular	Embarque (Origem)	259	80	341	457	803
	Embarque (Origem + Conexão)	322	100	423	568	999
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	322	100	423	568	999
Total Geral	Embarque (Origem)	1.010	71	1.328	1.782	3.132
	Embarque (Origem + Conexão)	1.323	93	1.739	2.335	4.103
	Desembarque	104	7	137	183	323
	Total	1.427	100	1.876	2.518	4.426

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

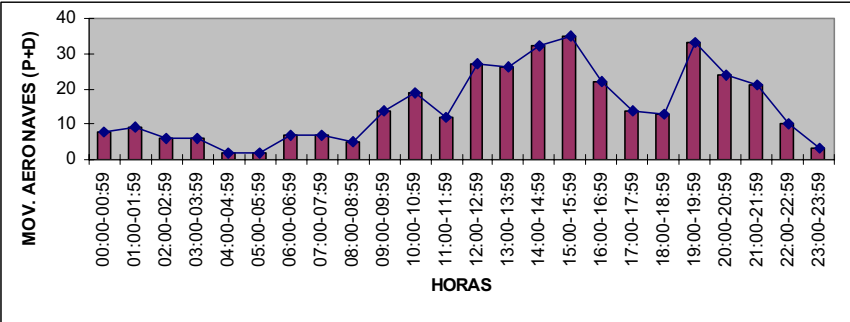
Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			21			18			34
Asa Rotativa			1			1			1
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	13/2	15:00-15:59	22	13/2	14:00-14:59	19	13/2	15:00-15:59	35

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	69%	–	–	3%	29%	–	–	–	50
2010	58%	3%	3%	6%	30%	–	–	–	57
2015	54%	3%	3%	8%	32%	–	–	–	61
2025	48%	3%	3%	10%	36%	–	–	–	68

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		21			18			34	
2010	22	27	32	19	23	28	36	44	52
2015	26	31	37	22	26	31	41	50	59
2025	35	42	50	30	36	43	56	68	81

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	1	1	2	1	1	2	1	1	2
2015	1	1	2	1	1	2	1	1	2
2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

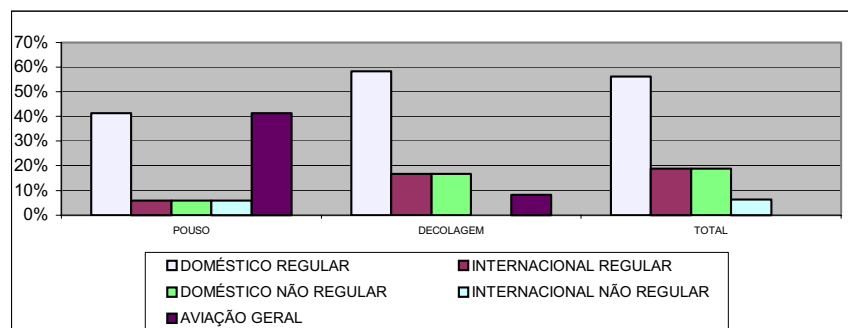
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			7			7			9
Não Regular			1			2			3
Aviação Geral			7			1			0
Internacional									
Regular			1			2			3
Não Regular			1			0			1
Total Aeronaves de Passageiros			17			12			16
Aeronaves Cargueiras			–			–			1
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	22/3	19:00-19:59	17	3/7	21:00-21:59	12	23/7	21:00-21:59	17

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

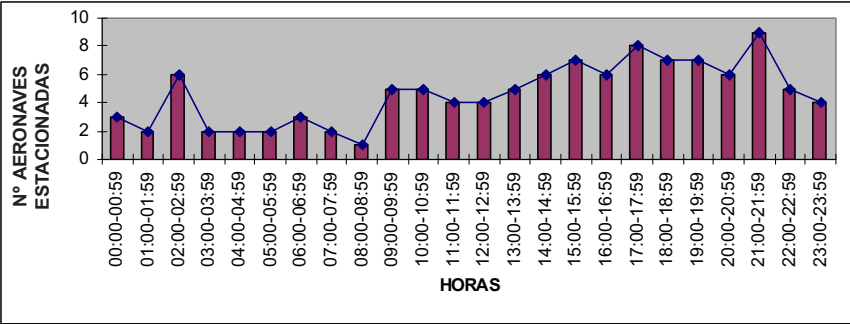
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (21:00 - 21:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A310															
A319															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
B733															
B733															
B738															
B738															
B752															
B752															
B763															
DC10 CRG															
FK10															
FK10															
Total	10	9	9	9	8	8	7	6	5	5	7	8	7	7	8

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	–	–	–	8%	75%	16%	–	–	144
2010	–	–	–	10%	70%	15%	5%	–	154
2015	–	–	–	12%	65%	13%	10%	–	162
2025	–	–	–	15%	60%	10%	15%	–	170

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		17			12			16	
2010	20	24	29	14	17	21	19	22	27
2015	25	30	36	18	21	25	24	29	34
2025	40	48	57	28	34	40	38	46	54

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	4	44	6	7	11
	Decolagem	5	56	7	8	14
	Total	9	100	13	15	25
Internacional Regular	Pouso	1	33	1	2	3
	Decolagem	2	67	3	4	6
	Total	3	100	4	6	9
Doméstico Não Regular	Pouso	2	67	3	4	6
	Decolagem	1	33	1	2	3
	Total	3	100	4	6	9
Internacional Não Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	3
	Total	1	100	1	2	3
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	7	44	10	13	20
	Decolagem	9	56	12	16	26
	Total	16	100	22	29	46
Aeronaves Cargueiras	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	0	0
	Total	1	100	1	0	0
Total Geral	Pouso	7	41	10	13	20
	Decolagem	10	59	13	16	26
	Total	17	100	23	29	46

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	2	2	3	4	4	5	6	6	8	11
Faixa 5	12	13	15	18	16	20	22	24	29	32
Faixa 6	2	2	2	3	2	2	4	4	5	6
Faixa 7	—	2	2	2	2	2	2	4	4	5
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	16	19	22	27	24	29	34	38	46	54

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves cargueiras

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	1	1	2	2	2	3	3	3	4	6
Faixa 5	7	7	8	9	8	10	11	12	15	16
Faixa 6	1	1	1	2	1	1	2	2	3	3
Faixa 7	—	1	1	1	1	1	1	2	2	3
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	9	10	12	14	12	15	17	19	24	28

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves cargueiras

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			1
Não Regular			1			1			4
Internacional									
Regular			1			1			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			3			3			5
Total Aeronaves de Passageiros			–			2			5
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	14/6	08:00-08:59	3	21/9	09:00-09:59	5	25/2	08:00-08:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (08:00 - 08:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
B703 CRG															
B722 CRG															
B722 CRG															
B737															
C208															
C208															
DC86 CRG															
DC86 CRG															
PAT4															
Total	6	5	5	4	6	7	6	5	3	4	4	4	4	4	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	40%	60%	–	–
2010	–	–	32%	65%	3%	–
2015	–	–	29%	67%	4%	–
2025	–	–	27%	68%	5%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		3			3			5	
2010	3	4	5	3	4	5	6	7	8
2015	4	5	6	4	5	6	7	8	10
2025	6	7	9	6	7	9	10	13	15

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Doméstico Não Regular	Pouso	2	50	3	3	5
	Decolagem	2	50	3	3	5
	Total	4	100	6	6	10
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	3	60	4	5	8
	Decolagem	2	40	3	3	5
	Total	5	100	7	8	13
Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	20	1	2	2
	Decolagem	4	80	6	7	10
	Total	5	100	7	9	12
Total Geral	Pouso	4	40	5	7	10
	Decolagem	6	60	9	10	15
	Total	10	100	14	17	25

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	4
Faixa FC4	3	3	4	5	4	5	6	6	9	10
Faixa FC5	–	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	5	6	7	8	7	8	10	10	13	15

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa FC4	3	2	2	3	2	3	3	3	4	5
Faixa FC5	–	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	4	4	4	5	4	5	6	6	7	8

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Senador Petrônio Portella Teresina

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Senador Petrônio Portella, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	232.484	174.543	195.951	267.760
Internacional Regular	–	–	–	16
Doméstico Não Regular	28.600	32.198	44.417	44.962
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	3.086	4.141	4.093	3.058
Total Geral	264.170	210.882	244.461	315.796
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	8.542	7.011	6.071	4.190
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	3.574	1.927	1.856	3.135
Internacional Não Regular	–	–	22	–
Aviação Geral	3.122	3.805	3.712	2.234
Total	15.238	12.743	11.661	9.559
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	1.198	1.004	1.000	986
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	1.198	1.004	1.000	986
Total Geral	16.436	13.747	12.661	10.545
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	3.822.020	3.399.750	3.460.910	3.873.699
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	60	34.520	7.700	92.027
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	3.822.080	3.434.270	3.468.610	3.965.726
Rede TECA	44.000	15.000	128.000	17.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	319.023	378.235	448.438	444.869	527.476	625.423	862.918	1.023.162	1.213.162
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	56.664	70.555	84.242	79.535	97.607	115.430	136.462	167.099	197.316
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	4.688	6.814	9.904	6.353	9.771	15.029	11.424	20.117	35.426
Total Geral	380.375	455.604	542.584	530.757	634.854	755.882	1.010.804	1.210.378	1.445.904
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	7.820	9.272	10.993	9.637	11.427	13.549	15.851	18.795	22.285
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	3.655	4.551	5.435	4.678	5.741	6.790	6.998	8.569	10.118
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	3.973	5.774	8.393	4.887	7.516	11.560	6.720	11.833	20.838
Total	15.448	19.597	24.821	19.202	24.684	31.899	29.569	39.197	53.241
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	1.201	1.424	1.689	1.481	1.756	2.082	2.436	2.888	3.424
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1.201	1.424	1.689	1.481	1.756	2.082	2.436	2.888	3.424
Total Geral	16.649	21.021	26.510	20.683	26.440	33.981	32.005	42.085	56.665
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	3.727.053	5.227.013	7.330.636	5.212.935	7.762.768	11.559.816	10.268.842	17.560.091	30.028.392
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	55.591	71.859	88.125	76.024	101.598	127.170	128.956	183.695	238.447
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	3.782.644	5.298.872	7.418.761	5.288.959	7.864.366	11.686.986	10.397.798	17.743.786	30.266.839
Rede TECA	165.770	223.711	287.155	212.789	310.152	416.709	329.880	547.820	811.145

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	4,82	7,15	6,88	6,85
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	16,28	9,43	6,71	5,52
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-0,30	17,38	7,47	7,49
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-21,13	17,22	4,27	5,10
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-4,27	7,74	4,76	4,09
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-10,56	20,91	5,41	4,64
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-6,29	7,63	4,28	5,10
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	0,45	6,18	8,23	8,51
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.053,24	-4,83	7,17	6,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	-27,17	67,44	6,75	5,85

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	1%	–	97%	2%	–	–	–	107	0,30
2005*	–	–	–	45%	55%	–	–	–	128	0,33
2010	–	2%	5%	48%	45%	–	–	–	112	0,32
2015	–	2%	5%	38%	50%	5%	–	–	119	0,34
2025	–	2%	5%	30%	53%	10%	–	–	125	0,38

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Senador Petrônio Portella, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. Como os dados de movimento horário de passageiros para 2005, assim como os de 2004, não foram disponibilizados pela INFRAERO, são apresentadas no Quadro 6 as estatísticas referentes a 2003, da hora-pico total do aeroporto no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2003)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	27/7	07:00-07:59	131	1/7	16:00-16:59	146	21/10	14:00-14:59	193

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
 - Não operou no aeroporto
 *** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2003		131			146			193	
2010	150	180	214	167	200	238	221	265	315
2015	192	230	274	214	257	305	284	339	404
2025	330	395	472	368	440	526	486	582	695

Identificado o período entre 14:00h e 14:59h do dia 21/10 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2003		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	134	69	184	235	404
	Desembarque	59	31	81	104	178
	Total	193	100	265	339	582

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Senador Petrônio Portella, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

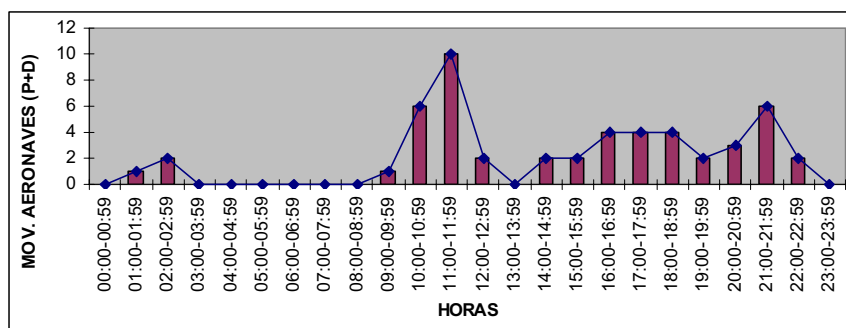
Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			7			6			8
Asa Rotativa			–			1			2
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	16/4	15:00-15:59	7	17/3	10:00-10:59	7	30/3	11:00-11:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	80%	–	–	20%	–	–	–	–	32
2010	70%	2%	5%	23%	–	–	–	–	36
2015	66%	2%	5%	27%	–	–	–	–	40
2025	63%	2%	5%	30%	–	–	–	–	42

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		7			6			8	
2010	8	10	12	7	8	11	9	11	14
2015	10	12	16	8	11	14	11	14	18
2025	13	18	24	11	15	20	15	20	27

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			1			2	
2010	–	–	–	1	1	2	2	3	4
2015	–	–	–	1	2	2	3	4	5
2025	–	–	–	2	3	3	4	5	7

- Não opera no aeroporto

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Senador Petrônio Portella, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

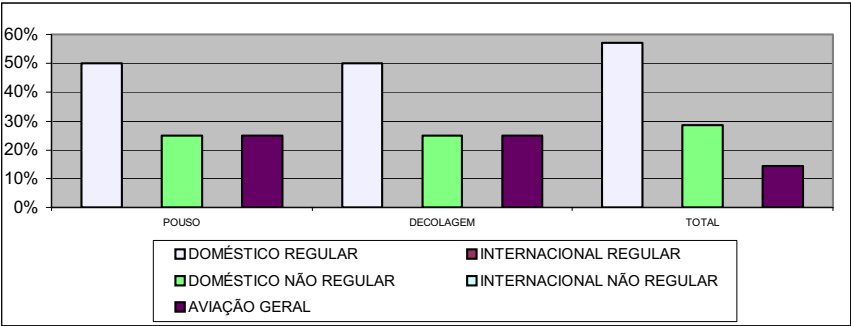
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			2			4
Não Regular			1			1			2
Aviação Geral			1			1			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			4			4			7
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	23/11	17:00-17:59	4	5/1	17:00-17:59	4	23/11	17:00-17:59	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de páio do aeroporto.

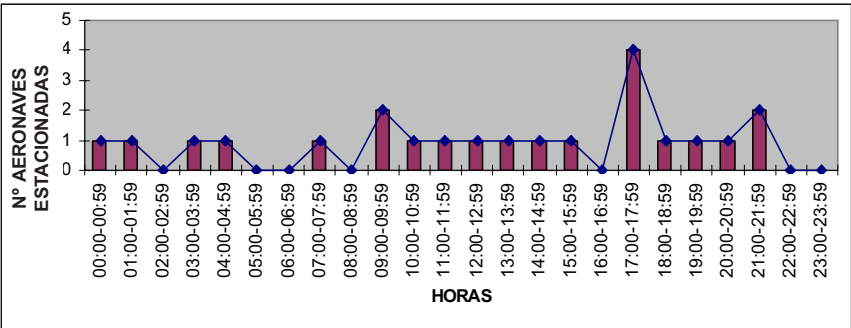
Figura 2 - Hora-Pico de Páio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de páio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Páio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (17:00 - 17:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
B733															
B734															
E110															
Total	1	2	2	3	3	4	4	4	4	4	4	3	2	2	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de páio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	—	—	—	98%	—	—	—	133
2010	1%	—	—	—	99%	—	—	—	134
2015	1%	—	—	—	90%	9%	—	—	141
2025	1%	—	—	—	85%	14%	—	—	144

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			4			7	
2010	5	6	7	5	6	7	8	11	13
2015	6	7	9	6	7	9	10	14	16
2025	8	11	15	8	11	15	14	19	26

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	50	3	4	5
	Decolagem	2	50	3	4	5
	Total	4	100	6	8	10
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	1	100	1	2	3
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	4	57	6	8	11
	Decolagem	3	43	5	6	8
	Total	7	100	11	14	19
Total Geral	Pouso	4	57	6	8	11
	Decolagem	3	43	5	6	8
	Total	7	100	11	14	19

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	2	3	2	2	3	3	5	8
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	6	7	9	10	8	10	11	9	12	16
Faixa 6	–	–	–	–	–	2	2	2	2	2
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	7	8	11	13	10	14	16	14	19	26

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	2	1	1	2	2	3	4
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	3	4	5	5	5	5	6	5	6	8
Faixa 6	–	–	–	–	–	1	1	1	1	1
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	4	5	6	7	6	7	9	8	10	13

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Senador Petrônio Portella, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			1			1			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			1
Aeronaves de Passageiros			–			–			2
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	2/7	12:00-12:59	1	2/7	14:00-14:59	1	2/7	12:00-12:59	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 5 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 5 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (12:00 - 12:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B722 (CRG)															
C182															
C208															
Total	2	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 5 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 21).

Quadro 21 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	100%	–	–	–
2010	–	–	100%	–	–	–
2015	–	–	100%	–	–	–
2025	–	–	100%	–	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 22 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 22 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	1	1	2	1	1	2	1	1	2
2015	1	2	2	1	2	2	1	2	2
2025	2	3	3	2	3	3	2	3	3

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Aeronaves de Passageiros	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	2	100	3	3	5
	Total	2	100	3	3	5
Total Geral	Pouso	1	33	1	2	3
	Decolagem	2	67	3	3	5
	Total	3	100	4	5	8

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 24 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	1	1	1	2	1	2	2	2	3	3
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	1	1	1	2	1	2	2	2	3	3

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 24, é mostrado, a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	1	1	1	2	1	2	2	2	3	3
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	1	1	1	2	1	2	2	2	3	3

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros



Superintendência Regional do Centro-Oeste



Internacional de Brasília

Presidente Juscelino Kubitschek

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	6.444.422	6.707.813	9.698.491	8.964.186
Internacional Regular	3.155	3.798	26.096	31.266
Doméstico Não Regular	55.614	129.232	68.926	328.617
Internacional Não Regular	4	–	58	3.316
Aviação Geral	524	–	133.215	99.184
Total Geral	6.503.719	6.840.843	9.926.786	9.426.569
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	101.536	91.473	88.054	84.425
Internacional Regular	433	501	2.376	2.328
Doméstico Não Regular	21.652	24.559	20.859	25.915
Internacional Não Regular	6	97	72	51
Aviação Geral	5.334	5.552	17.597	18.100
Total	128.961	122.182	128.958	130.819
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	3.500	–
Internacional Regular	–	–	8	–
Doméstico Não Regular	–	–	4	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	3.512	–
Total Geral	128.961	122.182	132.470	130.819
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	41.251.410	53.158.070	84.776.080	101.061.687
Internacional Regular	170	7.130	1.151.220	306.762
Doméstico Não Regular	46.194.700	47.704.010	185.140	120.400
Internacional Não Regular	180.990	212.630	61.410	3.013
Total Geral	87.627.270	101.081.840	86.173.850	101.491.862
Rede TECA	5.425.000	3.949.000	2.247.000	3.258.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
– Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	12.218.859	14.346.204	16.843.927	16.747.149	19.664.176	23.089.292	31.386.266	36.853.463	43.272.995
Internacional Regular	57.228	65.330	73.443	77.406	88.907	100.424	127.128	149.747	172.407
Doméstico Não Regular	174.890	256.970	341.593	262.108	382.155	505.856	570.762	763.765	963.830
Internacional Não Regular	2.026	2.994	3.972	3.035	4.512	6.005	5.984	9.169	12.392
Aviação Geral	141.409	210.371	312.965	197.930	312.678	493.949	379.180	691.627	1.261.530
Total Geral	12.594.412	14.881.869	17.575.900	17.287.628	20.452.428	24.195.526	32.469.320	38.467.771	45.683.154
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	135.678	159.300	187.035	173.676	203.927	239.447	310.324	364.380	427.852
Internacional Regular	2.984	3.406	3.829	3.615	4.152	4.690	4.346	5.119	5.894
Doméstico Não Regular	34.978	51.394	68.318	47.656	69.482	91.973	87.809	117.502	148.281
Internacional Não Regular	337	499	662	421	626	834	623	955	1.290
Aviação Geral	18.129	26.970	40.123	22.492	35.531	56.130	30.579	55.776	101.736
Total	192.106	241.569	299.967	247.860	313.718	393.074	433.681	543.732	685.153
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	4.676	5.491	6.447	5.986	7.029	8.253	10.697	12.560	14.748
Internacional Regular	10	11	12	12	13	15	14	17	19
Doméstico Não Regular	6	9	12	8	12	16	15	20	26
Internacional Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	4.692	5.511	6.471	6.006	7.054	8.284	10.726	12.597	14.793
Total Geral	196.798	247.080	306.438	253.866	320.772	401.358	444.407	556.329	699.846
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	88.445.468	122.646.782	170.073.532	121.493.434	178.529.286	262.340.974	230.787.658	387.644.209	651.109.484
Internacional Regular	1.476.077	1.891.147	2.422.933	2.065.502	2.646.373	3.390.598	4.008.673	5.136.152	6.580.747
Doméstico Não Regular	63.629.063	80.237.579	96.482.800	79.985.691	103.945.085	127.321.177	138.399.090	197.145.621	255.906.534
Internacional Não Regular	279.229	381.695	514.426	424.598	613.242	853.588	786.040	1.383.273	2.240.527
Total Geral	153.829.837	205.157.203	269.493.691	203.969.225	285.733.986	393.906.337	373.981.461	591.309.255	915.837.292
Rede TECA	4.554.672	7.002.397	10.018.949	5.884.189	10.103.271	15.434.349	8.998.154	18.630.249	32.718.946

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	11,63	9,86	6,51	6,48
Internacional Regular	114,80	15,88	6,36	5,35
Doméstico Não Regular	80,79	-4,80	8,26	7,17
Internacional Não Regular	839,40	-2,02	8,55	7,35
Aviação Geral	474,17	16,23	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-5,97	13,54	5,06	5,98
Internacional Regular	75,19	7,91	4,04	2,12
Doméstico Não Regular	6,17	14,68	6,22	5,39
Internacional Não Regular	104,08	57,80	4,64	4,31
Aviação Geral	50,27	8,30	5,67	4,61
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	5,06	5,98
Internacional Regular	–	–	3,40	2,72
Doméstico Não Regular	–	–	5,92	5,24
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	34,81	3,95	7,80	8,06
Internacional Regular	1.117,45	43,87	6,95	6,86
Doméstico Não Regular	-86,24	267,07	5,31	6,61
Internacional Não Regular	-74,47	163,36	9,95	8,47
Rede TECA	-15,63	16,54	7,61	6,31

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	1%	3%	30%	64%	–	2%	–	136	0,81
2005*	–	–	–	14%	83%	1%	2%	–	145	0,58
2010	–	1%	3%	25%	57%	10%	4%	–	139	0,65
2015	–	1%	3%	20%	55%	15%	6%	–	148	0,65
2025	–	1%	3%	18%	52%	18%	8%	–	156	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	84%	16%	–	–	–	106	0,10
2005*	–	–	–	–	97%	2%	1%	–	150	0,10
2010	–	–	–	64%	25%	6%	5%	–	128	0,15
2015	–	–	–	47%	42%	6%	5%	–	134	0,16
2025	–	–	–	37%	44%	6%	5%	8%	163	0,18

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

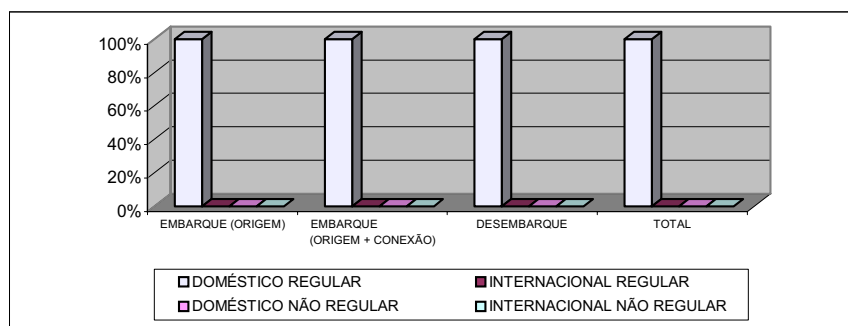
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	25/11	20:00-20:59	1097	18/3	20:00-20:59	1754	4/10	09:00-09:59	2382	13/7	09:00-09:59	3159
Não Regular	9/1	07:00-07:59	280	10/12	19:00-19:59	293	28/10	11:00-11:59	303	29/7	11:00-11:59	516
Internacional												
Regular	25/9	11:00-11:59	86	25/9	11:00-11:59	86	5/1	18:00-18:59	109	4/1	18:00-18:59	112
Não Regular	16/7	19:00-19:59	165	16/7	19:00-19:59	165	24/7	08:00-08:59	298	24/7	08:00-08:59	298
Total Geral	20/4	18:00-18:59	1164	30/6	20:00-20:59	1808	4/10	09:00-09:59	2382	19/10	09:00-09:59	3184

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 95% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005								2.382			3.159	
2010	1.376	1.615	1.896	2.200	2.583	3.032	2.987	3.507	4.118	3.961	4.651	5.461
2015	1.697	1.993	2.340	2.713	3.186	3.741	3.685	4.327	5.080	4.887	5.738	6.737
2025	2.544	2.987	3.508	4.068	4.777	5.609	5.524	6.487	7.617	7.327	8.603	10.101

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 13/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

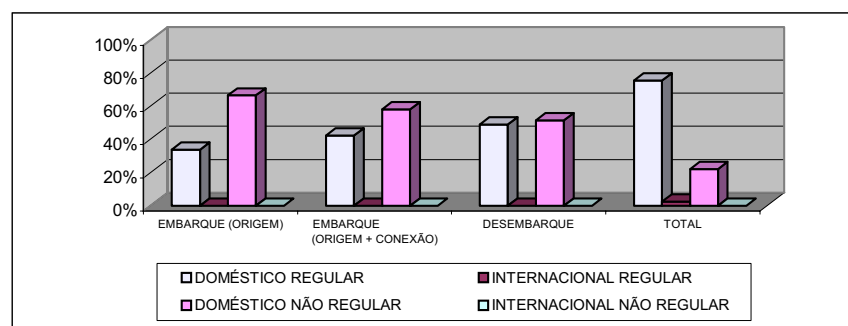
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	588	19	866	1.068	1.601
	Embarque (Origem + Conexão)	976	31	1.437	1.773	2.658
	Desembarque	2.183	69	3.214	3.965	5.945
	Total	3.159	100	4.651	5.738	8.603
Total Geral	Embarque (Origem)	588	19	866	1.068	1.601
	Embarque (Origem + Conexão)	976	31	1.437	1.773	2.658
	Desembarque	2.183	69	3.214	3.965	5.945
	Total	3.159	100	4.651	5.738	8.603

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 5% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		280			293			303			516	
2010	290	428	600	303	448	628	314	463	649	534	789	1.105
2015	358	541	779	375	566	815	388	586	843	660	997	1.435
2025	555	850	1.300	581	890	1.360	600	920	1.407	1.023	1.567	2.396

Identificado o período entre 11:00h e 11:59h do dia 29/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

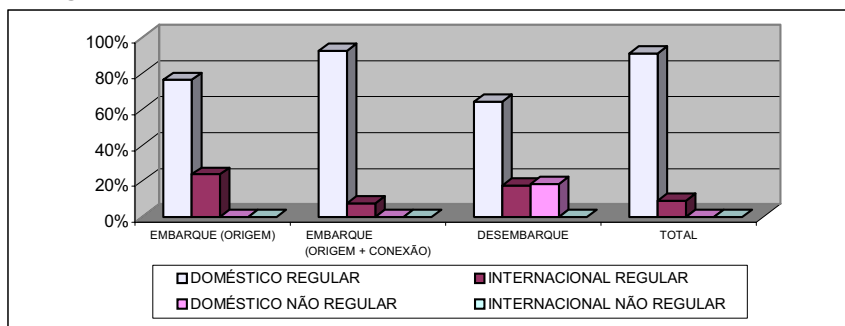
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	200	39	306	387	607
	Embarque (Origem + Conexão)	273	53	418	527	829
	Desembarque	243	47	371	470	738
	Total	516	100	789	997	1.567
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	617	35	944	1.193	1.873
	Embarque (Origem + Conexão)	1.262	71	1.930	2.439	3.832
	Desembarque	510	29	780	986	1.548
	Total	1.772	100	2.710	3.425	5.380
Internacional Regular	Embarque (Origem)	60	100	92	116	182
	Embarque (Origem + Conexão)	60	100	92	116	182
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	60	100	92	116	182
Total Geral	Embarque (Origem)	877	37	1.342	1.696	2.662
	Embarque (Origem + Conexão)	1.595	68	2.440	3.082	4.843
	Desembarque	753	32	1.151	1.456	2.286
	Total	2.348	100	3.591	4.538	7.129

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		86			86			109			112	
2010	118	135	152	118	135	152	150	171	192	154	176	197
2015	136	156	176	136	156	176	172	198	223	177	203	229
2025	201	236	272	201	236	272	254	300	345	261	308	354

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 04/01 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

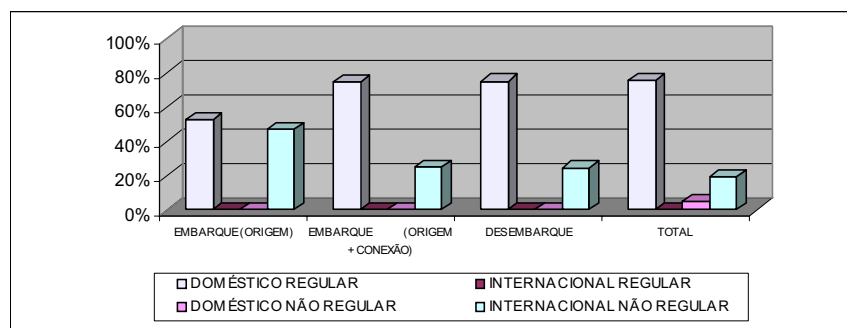
Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	7	6	11	13	19
	Embarque (Origem + Conexão)	7	6	11	13	19
	Desembarque	105	94	165	190	289
	Total	112	100	176	203	308
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	205	18	321	372	563
	Embarque (Origem + Conexão)	474	42	743	859	1.303
	Desembarque	653	58	1.023	1.184	1.794
	Total	1.127	100	1.766	2.043	3.097
Total Geral	Embarque (Origem)	212	17	332	385	582
	Embarque (Origem + Conexão)	481	39	754	872	1.322
	Desembarque	758	61	1.188	1.374	2.083
	Total	1.239	100	1.942	2.246	3.405

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		165			165			298			298	
2010	171	253	336	171	253	336	310	457	607	310	457	607
2015	231	344	457	231	344	457	417	620	826	417	620	826
2025	342	524	708	342	524	708	617	946	1.278	617	946	1.278

Identificado o período entre 08:00h e 08:59h do dia 24/07 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

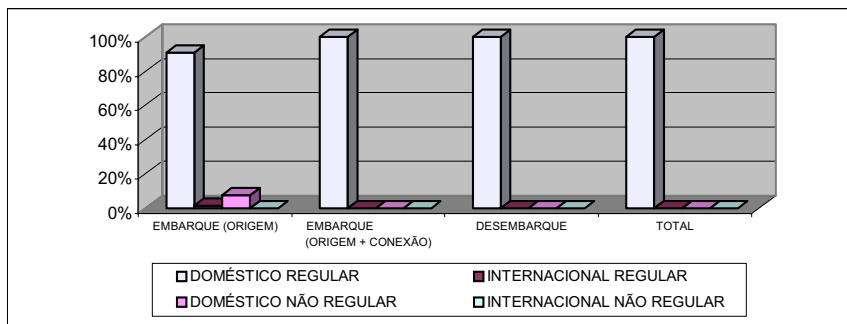
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	298	100	457	620	946
	Total	298	100	457	620	946
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	226	19	347	470	717
	Embarque (Origem + Conexão)	252	22	387	525	800
	Desembarque	911	78	1.398	1.897	2.890
	Total	1.163	100	1.785	2.422	3.690
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	73	100	112	152	232
	Embarque (Origem + Conexão)	73	100	112	152	232
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	73	100	112	152	232
Total Geral	Embarque (Origem)	299	19	459	622	949
	Embarque (Origem + Conexão)	325	21	499	677	1.032
	Desembarque	1.209	79	1.855	2.517	3.836
	Total	1.534	100	2.354	3.194	4.868

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1.164			1.808			2.366			3.184	
2010	1.477	1.746	2.062	2.295	2.712	3.202	3.003	3.548	4.191	4.041	4.775	5.640
2015	1.825	2.159	2.554	2.835	3.354	3.968	3.710	4.389	5.192	4.993	5.907	6.987
2025	2.742	3.249	3.858	4.260	5.047	5.993	5.574	6.604	7.843	7.502	8.887	10.554

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 19/10 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	603	19	904	1.119	1.683
	Embarque (Origem + Conexão)	920	29	1.380	1.707	2.568
	Desembarque	2.264	71	3.395	4.200	6.319
	Total	3.184	100	4.775	5.907	8.887
Total Geral	Embarque (Origem)	603	19	904	1.119	1.683
	Embarque (Origem + Conexão)	920	29	1.380	1.707	2.568
	Desembarque	2.264	71	3.395	4.200	6.319
	Total	3.184	100	4.775	5.907	8.887

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			28			27			38
Asa Rotativa			1			1			6
Toque Arremetida			–			–			1
Total Geral	24/5	12:00-12:59	29	14/3	14:00-14:59	28	21/10	11:00-11:59	45*

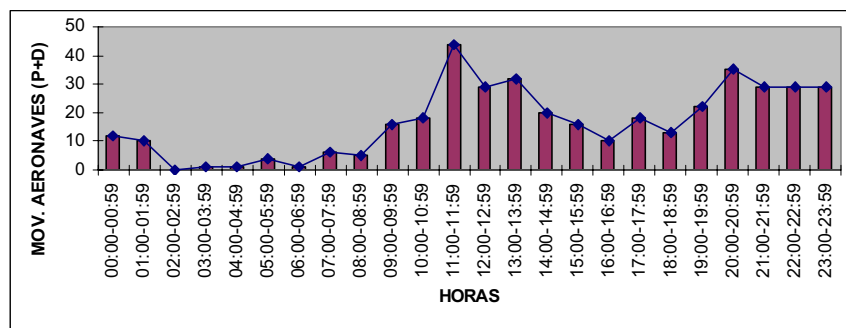
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

* Inclui toque-arremetida

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	26%	2%	2%	12%	58%	–	–	–	104
2010	20%	1%	3%	10%	62%	4%	–	–	107
2015	17%	1%	3%	8%	65%	6%	–	–	113
2025	13%	1%	3%	6%	69%	8%	–	–	120

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		28			27			38	
2010	30	38	47	29	37	46	41	52	64
2015	35	44	56	34	43	54	48	60	76
2025	54	68	85	52	65	82	74	92	116

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			6	
2010	1	1	2	1	1	2	6	8	10
2015	1	2	2	1	2	2	8	10	12
2025	2	2	3	2	2	3	12	15	18

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			1	
2010	–	–	–	–	–	–	1	1	2
2015	–	–	–	–	–	–	1	2	2
2025	–	–	–	–	–	–	2	2	3

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

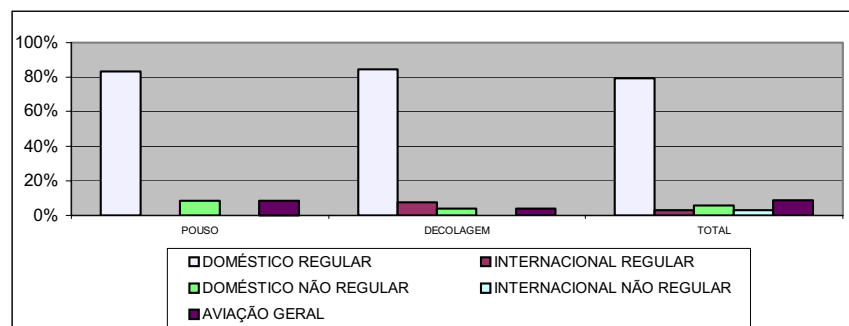
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			20			22			27
Não Regular			2			1			2
Aviação Geral			2			1			3
Internacional									
Regular			–			2			1
Não Regular			–			–			1
Total Aeronaves de Passageiros			24			26			34
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			2			1			5
Total Geral	16/12	11:00-11:59	26	2/6	14:00-14:59	27	26/9	21:00-21:59	39

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

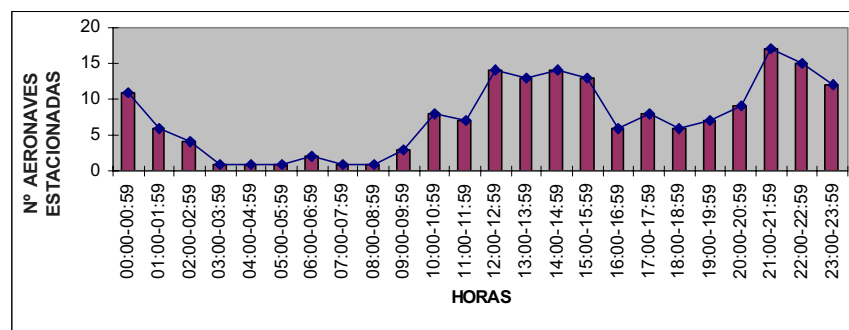
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (21:00 - 21:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A319															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
AS50 MIL															
AT72															
B732 MIL															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B733															
B734															
B737															
B737															
B738															
B738															
B752															
B763															
B772															
BE58															
BE9L															
BH06 MIL															
E120															
FK10															
LJ35															
R99 MIL															
R99A MIL															
Total	15	17	19	19	21	21	21	22	23	24	24	26	28	28	27

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	1%	1%	2%	6%	81%	10%	–	–	137
2010	1%	1%	2%	4%	78%	9%	5%	–	147
2015	1%	1%	2%	3%	77%	8%	8%	–	153
2025	1%	1%	2%	2%	70%	7%	9%	8%	180

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		24			26			34	
2010	26	33	41	29	36	45	37	47	58
2015	31	39	49	33	42	53	43	56	69
2025	46	58	73	50	63	79	65	81	103

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	17	63	24	28	41
	Decolagem	10	37	14	16	24
	Total	27	100	37	44	65
Internacional Regular	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	2
Doméstico Não Regular	Pouso	2	100	3	3	5
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	3	3	5
Internacional Não Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	3	100	4	5	7
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	3	100	4	5	7
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	23	68	32	38	55
	Decolagem	11	32	15	18	26
	Total	34	100	47	56	81
Aeronaves Militares	Pouso	3	60	4	5	7
	Decolagem	2	40	3	3	5
	Total	5	100	7	8	12
Total Geral	Pouso	26	67	36	43	62
	Decolagem	13	33	18	21	31
	Total	39	100	54	64	93

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	3	3	5	8	4	6	9	8	10	12
Faixa 2	1	1	2	3	2	4	6	4	6	9
Faixa 3	–	1	2	3	2	4	6	4	6	9
Faixa 4	2	2	3	4	3	5	8	6	8	11
Faixa 5	26	27	31	35	29	33	35	36	42	50
Faixa 6	2	2	2	3	2	2	3	3	4	6
Faixa 7	–	1	2	2	1	2	2	4	4	4
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	1	2
Total (*)	34	37	47	58	43	56	69	65	81	103

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	3	2	3	4	3	4	5	4	5	6
Faixa 2	1	1	1	2	1	2	3	2	3	5
Faixa 3	–	1	1	2	1	2	3	2	3	5
Faixa 4	2	2	2	3	2	3	4	3	4	6
Faixa 5	17	18	19	20	19	20	21	22	24	26
Faixa 6	1	1	1	2	1	1	2	2	2	3
Faixa 7	–	1	1	1	1	1	1	2	2	2
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	1	1
Total (*)	24	26	28	34	28	33	39	37	44	54

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2004. No Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 28 - Estatístico de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2004)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			1
Não Regular			2			2			2
Internacional									
Regular			1			–			1
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			3			2			4
Aeronaves de Passageiros			1			1			3
Aeronaves Militares			–			1			–
Total Geral	30/8	08:00-08:59	4*	9/8	09:00-09:59	4*	30/8	08:00-08:59	7*

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto
* Cálculos baseados em 2004.

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (08:00 - 08:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
B703 CRG															
B722 CRG															
B732															
B763 CRG															
C208															
MD11 CRG															
Total	4	4	4	5	5	5	6	6	7	7	6	5	4	4	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2004	–	–	25%	50%	25%	–
2010	–	–	22%	48%	30%	–
2015	–	–	21%	47%	32%	–
2025	–	–	18%	46%	36%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2004		3*			2*			4*	
2010	4	5	6	3	3	4	5	7	7
2015	5	6	7	3	4	5	7	8	9
2025	7	9	10	5	6	7	10	12	13

* Cálculos baseados em 2004.

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2004		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	67	3	4	6
	Decolagem	1	33	2	2	3
	Total	3	100	5	6	9
Internacional Regular	Pouso	1	100	2	2	3
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	1	100	2	2	3
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	3	75	5	6	9
	Decolagem	1	25	2	2	3
	Total	4	100	7	8	12
Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	33	2	2	3
	Decolagem	2	67	3	4	6
	Total	3	100	5	6	9
Total Geral	Pouso	4	57	7	8	12
	Decolagem	3	43	5	6	9
	Total	7	100	12	14	21

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2004	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	2	2	2	2	2	2	4	4
Faixa FC4	2	2	3	3	3	3	4	4	4	5
Faixa FC5	1	2	2	2	2	3	3	4	4	4
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	4	5	7	7	7	8	9	10	12	13

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2004	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa FC4	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3
Faixa FC5	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	3	3	4	4	4	5	5	5	6	7

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Internacional Marechal Rondon Cuiabá

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do aeroporto Internacional Marechal Rondon - Cuiabá, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	703.264	586.757	657.730	808.278
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	13.562	11.635	15.242	42.325
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	30.638	30.898	31.595	29.653
Total Geral	747.824	629.290	704.567	880.256
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	14.863	11.361	11.931	12.656
Internacional Regular	–	–	–	2
Doméstico Não Regular	6.982	6.219	6.941	6.971
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	15.473	16.377	15.912	14.211
Total	37.318	33.957	34.784	33.840
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	1.088	1.106	996	1.100
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	2	4	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	1.088	1.108	1.000	1.100
Total Geral	38.406	35.065	35.784	34.940
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	7.757.000	7.042.590	7.469.910	6.777.098
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	1.600	6.068
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	7.757.000	7.042.590	7.471.510	6.783.166
Rede TECA	250.000	287.000	7.000	18.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	1.014.735	1.224.702	1.478.114	1.480.391	1.762.708	2.127.608	3.016.514	3.641.002	4.394.774
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	19.203	27.046	34.844	26.786	37.467	48.088	50.700	65.704	80.820
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	35.329	52.558	78.189	49.449	78.117	123.405	94.732	172.792	315.174
Total Geral	1.069.267	1.304.306	1.591.147	1.536.626	1.878.292	2.299.101	3.161.946	3.879.498	4.790.768
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	16.948	20.455	24.687	22.499	27.157	32.779	42.144	50.869	61.400
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	8.728	12.293	15.838	11.161	15.611	20.036	18.107	23.466	28.864
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	16.058	23.890	35.540	19.779	31.247	49.362	27.066	49.369	90.049
Total	41.734	56.638	76.065	53.439	74.015	102.177	87.317	123.704	180.313
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	1.414	1.707	2.060	1.878	2.267	2.736	3.518	4.246	5.125
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	5	7	9	6	8	11	10	13	16
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1.419	1.714	2.069	1.884	2.275	2.747	3.528	4.259	5.141
Total Geral	43.153	58.352	78.134	55.323	76.290	104.924	90.845	127.963	185.454
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	7.892.276	10.825.402	14.848.609	10.653.919	15.455.637	22.421.489	19.540.332	32.257.860	53.252.399
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	926.532	1.191.298	1.454.791	1.244.329	1.652.950	2.059.380	2.039.723	2.884.291	3.723.780
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	8.818.808	12.016.700	16.303.400	11.898.248	17.108.587	24.480.869	21.580.055	35.142.151	56.976.179
Rede TECA	345.721	544.592	795.131	447.172	791.622	1.238.636	682.078	1.471.501	2.667.860

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	4,75	8,67	7,55	7,52
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	46,14	-8,57	6,74	5,78
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-1,08	12,13	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-5,22	10,08	5,83	6,48
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-0,05	12,01	4,89	4,16
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-2,80	10,95	5,52	4,68
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	0,37	9,19	5,84	6,48
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	2,71	4,97
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-4,40	9,82	7,38	7,64
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	187,47	6,77	5,73
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	-58,40	97,77	7,77	6,40

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	17%	13%	70%	–	–	–	129	0,43
2005*	2%	3%	4%	13%	78%	–	–	–	107	0,41
2010	3%	3%	5%	3%	72%	14%	–	–	133	0,45
2015	2%	2%	4%	2%	74%	16%	–	–	138	0,47
2025	1%	1%	3%	1%	76%	18%	–	–	143	0,50

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	28%	4%	6%	–	62%	–	–	–	38	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional Marechal Rondon – Cuiabá, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

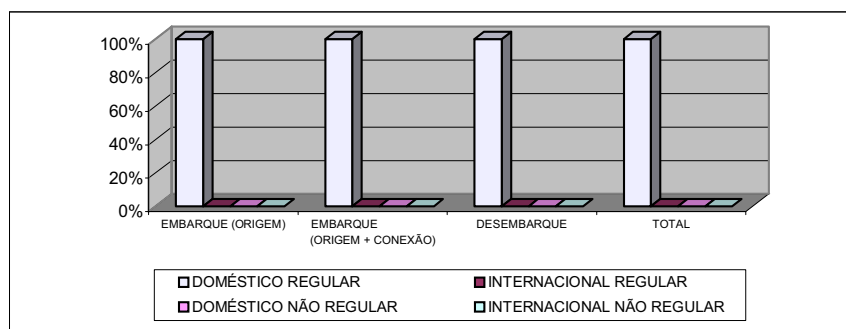
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	15/12	11:00-11:59	323	26/7	17:00-17:59	337	18/4	11:00-11:59	383	9/7	17:00-17:59	535
Não Regular	31/12	23:00-23:59	172	31/12	23:00-23:59	172	12/9	08:00-08:59	194	5/2	00:00-00:59	267
Internacional												
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	28/10	11:00-11:59	324	22/12	12:00-12:59	339	18/4	11:00-11:59	383	9/7	17:00-17:59	535

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 92% do movimento total de passageiros do aeroporto de Cuiabá. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		323			337			383			535	
2010	365	440	532	381	460	555	433	522	630	604	730	881
2015	462	558	673	482	582	703	548	662	798	766	924	1.115
2025	764	922	1.113	797	962	1.161	906	1.093	1.319	1.265	1.527	1.843

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 09/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

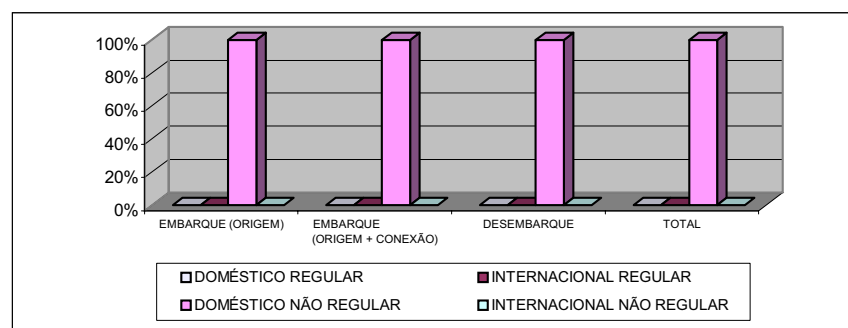
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	278	52	379	480	793
	Embarque (Origem + Conexão)	282	53	385	487	805
	Desembarque	253	47	345	437	722
	Total	535	100	730	924	1.527
Total Geral	Embarque (Origem)	278	52	379	480	793
	Embarque (Origem + Conexão)	282	53	385	487	805
	Desembarque	253	47	345	437	722
	Total	535	100	730	924	1.527

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 8% do movimento total de passageiros do aeroporto de Cuiabá. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		172			172			194			267	
2010	176	257	365	176	257	365	198	290	411	273	399	566
2015	221	336	498	221	336	498	250	379	562	344	521	773
2025	338	554	920	338	554	920	381	625	1.037	524	860	1.428

Identificado o período entre 00:00h e 00:59h do dia 05/02 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

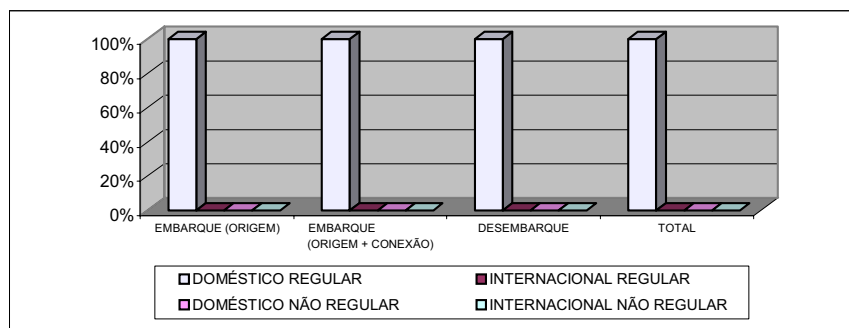
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	267	100	399	521	860
	Embarque (Origem + Conexão)	267	100	399	521	860
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	267	100	399	521	860
Total Geral	Embarque (Origem)	267	100	399	521	860
	Embarque (Origem + Conexão)	267	100	399	521	860
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	267	100	399	521	860

- Não opera no aeroporto.

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		324			339			383			535	
2010	374	456	556	391	477	582	442	539	658	617	753	919
2015	484	591	724	506	618	757	572	699	855	799	976	1.195
2025	796	977	1.206	833	1.022	1.262	941	1.155	1.426	1.314	1.613	1.992

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 09/07 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	278	52	391	507	838
	Embarque (Origem + Conexão)	282	53	397	514	850
	Desembarque	253	47	356	462	763
	Total	535	100	753	976	1.613
Total Geral	Embarque (Origem)	278	52	391	507	838
	Embarque (Origem + Conexão)	282	53	397	514	850
	Desembarque	253	47	356	462	763
	Total	535	100	753	976	1.613

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional Marechal Rondon – Cuiabá, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

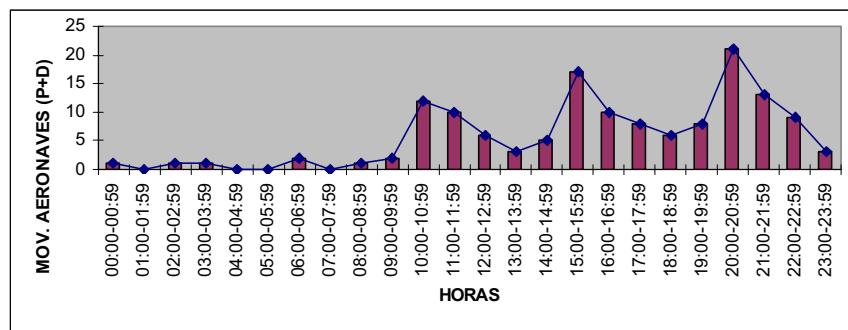
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			13			17			21
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			4
Total Geral	15/3	21:00-21:59	13	19/4	11:00-11:59	17	12/5	20:00-20:59	25*

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto
* Inclui toque-arremetida

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	71%	14%	5%	5%	5%	—	—	—	28
2010	68%	12%	5%	4%	11%	—	—	—	34
2015	66%	10%	5%	3%	16%	—	—	—	39
2025	63%	9%	5%	2%	21%	—	—	—	44

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		13			17			21	
2010	14	19	26	18	25	33	23	31	41
2015	16	22	31	21	29	40	26	36	50
2025	23	33	48	30	43	63	37	53	77

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			4	
2010	–	–	–	–	–	–	4	6	8
2015	–	–	–	–	–	–	5	7	10
2025	–	–	–	–	–	–	7	10	15

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Marechal Rondon – Cuiabá, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

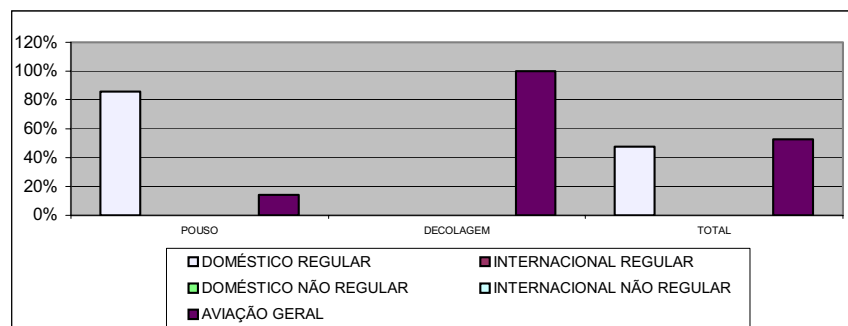
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			6			–			9
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			1			15			10
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			7			15			19
Aeronaves Cargueiras			–			2			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	3/5	15:00-15:59	7	19/4	11:00-11:59	17	13/1	14:00-14:59	19

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

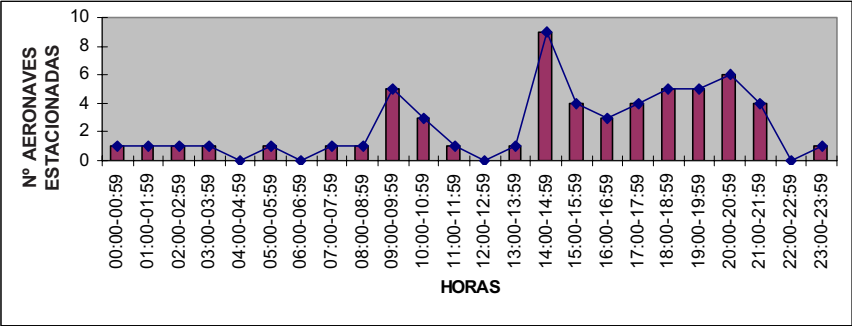
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (14:00 - 14:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
AC50															
AT43															
BE35															
BE55															
E120															
E121															
E121															
FK10															
P28R															
PA32															
PA34															
PA34															
PA34															
Total	9	9	9	11	11	11	11	11	9	8	8	7	6	5	5

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	7%	6%	10%	23%	52%	—	—	—	102
2010	3%	3%	5%	8%	59%	22%	—	—	137
2015	2%	2%	4%	6%	62%	24%	—	—	143
2025	1%	1%	2%	5%	65%	26%	—	—	149

- Não operou no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		7			15			19	
2010	7	10	13	16	21	29	20	27	36
2015	9	13	18	20	27	38	25	35	48
2025	12	17	24	25	36	52	32	45	66

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	5	56	7	9	11
	Decolagem	4	44	6	7	10
	Total	9	100	13	16	21
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	2	20	3	4	5
	Decolagem	8	80	11	15	19
	Total	10	100	14	19	24
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	7	37	10	13	16
	Decolagem	12	63	17	22	29
	Total	19	100	27	35	45
Total Geral	Pouso	7	37	10	13	16
	Decolagem	12	63	17	22	29
	Total	19	100	27	35	45

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	10	3	3	3	2	2	2	1	1	1
Faixa 2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 3	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2
Faixa 4	2	1	2	3	1	2	3	2	3	4
Faixa 5	3	10	14	19	14	20	29	19	27	40
Faixa 6	–	4	6	9	6	8	11	8	12	18
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	19	20	27	36	25	34	48	32	45	66

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	6	2	2	2	1	1	1	1	1	1
Faixa 2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 4	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2
Faixa 5	2	5	7	10	7	10	15	12	18	26
Faixa 6	–	2	3	5	3	4	6	5	7	11
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	11	12	15	21	14	18	26	21	30	42

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Marechal Rondon – Cuiabá, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			2
Não Regular			1			1			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			2			2			3
Aeronaves de Passageiros			1			5			9
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	4/3	11:00-11:59	3	19/3	11:00-11:59	7	17/3	11:00-11:59	12

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (11:00 - 11:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B722 CRG															
B703 CRG															
PA31															
PA31															
BE58															
BE36															
BE58															
P28T															
P28T															
PAT4															
PA34															
Total	7	7	7	7	5	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	33%	67%	–	–
2010	–	–	30%	70%	–	–
2015	–	–	25%	75%	–	–
2025	–	–	20%	80%	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			3	
2010	2	3	4	2	3	4	4	4	5
2015	3	4	5	3	4	5	5	6	7
2025	5	6	8	5	6	8	8	9	11

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	1	2	3
	Total	2	100	3	4	6
Doméstico Não Regular	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	1	100	1	2	3
Total de Aeronaves Cargueiras	Pouso	2	67	3	4	6
	Decolagem	1	33	1	2	3
	Total	3	100	4	6	9
Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	22	3	4	6
	Decolagem	7	78	10	13	22
	Total	9	100	13	17	28
Total Geral	Pouso	4	33	6	8	12
	Decolagem	8	67	11	15	25
	Total	12	100	17	23	37

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa FC4	2	3	3	4	4	4	5	6	7	9
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	3	4	4	5	5	6	7	8	9	11

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa FC4	1	2	2	2	2	2	3	3	4	5
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	2	3	3	3	3	3	4	4	5	6

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Goiânia

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Goiânia, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	834.990	778.820	816.795	970.338
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	33.683	10.482	81.531	167.358
Internacional Não Regular	212	–	8	395
Aviação Geral	69.016	72.220	93.273	98.375
Total Geral	937.901	861.522	991.607	1.236.466
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	19.639	15.610	14.634	13.205
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	6.579	1.418	1.255	4.420
Internacional Não Regular	53	–	2	3
Aviação Geral	17.254	18.055	22.918	19.675
Total	43.525	35.083	38.809	37.303
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	529	518	504	407
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	529	518	504	407
Total Geral	44.054	35.601	39.313	37.710
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	9.290.900	8.254.030	7.833.680	7.408.587
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	22.130	250	4.000	22.935
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	9.313.030	8.254.280	7.837.680	7.431.522
Rede TECA	296.000	264.000	219.000	363.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	1.209.631	1.459.925	1.762.010	1.740.882	2.101.264	2.536.248	3.595.883	4.340.314	5.238.860
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	110.120	161.802	215.085	165.037	240.626	318.514	359.363	480.908	606.879
Internacional Não Regular	502	742	984	752	1.118	1.488	1.483	2.272	3.071
Aviação Geral	110.323	164.125	244.166	154.419	243.942	385.364	295.825	539.586	984.208
Total Geral	1.430.576	1.786.594	2.222.245	2.061.090	2.586.950	3.241.614	4.252.574	5.363.080	6.833.018
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	19.838	23.943	28.897	26.552	32.048	38.682	49.735	60.032	72.460
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.668	2.451	3.258	2.292	3.342	4.423	4.492	6.011	7.585
Internacional Não Regular	50	74	98	62	93	124	89	137	186
Aviação Geral	23.473	34.920	51.950	29.135	46.026	72.710	39.443	71.944	131.227
Total	45.029	61.388	84.203	58.041	81.509	115.939	93.759	138.124	211.458
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	683	824	995	914	1.103	1.332	1.712	2.067	2.495
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	683	824	995	914	1.103	1.332	1.712	2.067	2.495
Total Geral	45.712	62.212	85.198	58.955	82.612	117.271	95.471	140.191	213.953
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	8.271.652	11.345.771	15.562.370	11.166.044	16.198.578	23.499.273	20.479.621	33.808.471	55.812.201
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	27.417	35.252	43.049	36.821	48.913	60.940	117.135	166.855	216.588
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	8.299.069	11.381.023	15.605.419	11.202.865	16.247.491	23.560.213	20.596.756	33.975.326	56.028.789
Rede TECA	484.961	745.584	1.066.774	626.522	1.075.752	1.643.382	958.084	1.983.667	3.483.770

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	5,13	8,51	7,55	7,52
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	70,64	-0,67	8,26	7,17
Internacional Não Regular	23,05	13,44	8,54	7,35
Aviação Geral	12,54	10,78	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-12,39	12,64	6,00	6,48
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-12,42	-11,12	6,40	6,05
Internacional Não Regular	-61,60	89,86	4,68	3,95
Aviação Geral	4,47	12,16	5,68	4,57
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-8,37	15,15	6,01	6,48
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-7,27	8,90	7,38	7,64
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1,20	8,98	6,77	13,06
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	7,04	15,48	7,61	6,31

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	6%	3%	30%	61%	–	–	–	130	0,43
2005*	–	2%	–	11%	87%	–	–	–	136	0,47
2010	–	2%	2%	15%	68%	13%	–	–	136	0,45
2015	–	2%	2%	10%	70%	16%	–	–	140	0,47
2025	–	2%	2%	4%	72%	20%	–	–	145	0,50

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Goiânia, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

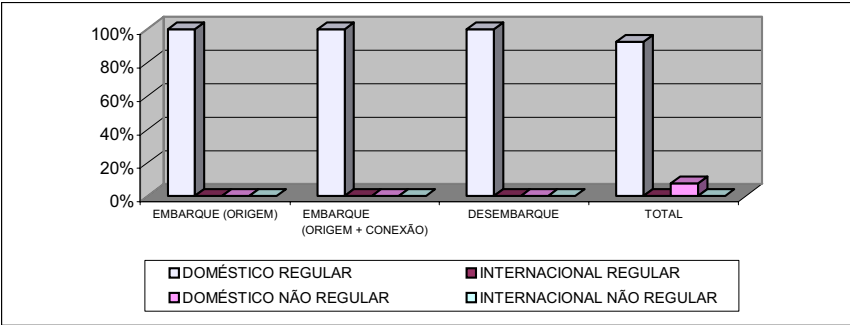
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	21/1	18:00-18:59	387	9/9	18:00-18:59	396	29/5	18:00-18:59	350	29/5	18:00-18:59	609
Não Regular	27/1	12:00-12:59	176	27/1	12:00-12:59	176	1/2	05:00-05:59	172	25/7	11:00-11:59	232
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	27/3	20:00-20:59	127	27/3	20:00-20:59	127	25/3	22:00-22:59	132	25/3	22:00-22:59	132
Total Geral	21/10	18:00-18:59	405	28/3	18:00-18:59	410	29/4	18:00-18:59	382	20/1	18:00-18:59	638

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 78% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Goiânia. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		387			396			350			609	
2010	444	536	647	454	548	662	401	484	585	698	843	1.017
2015	575	694	838	588	710	857	520	628	757	905	1.092	1.318
2025	1.009	1.218	1.471	1.033	1.247	1.505	913	1.102	1.330	1.588	1.917	2.314

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 29/05 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

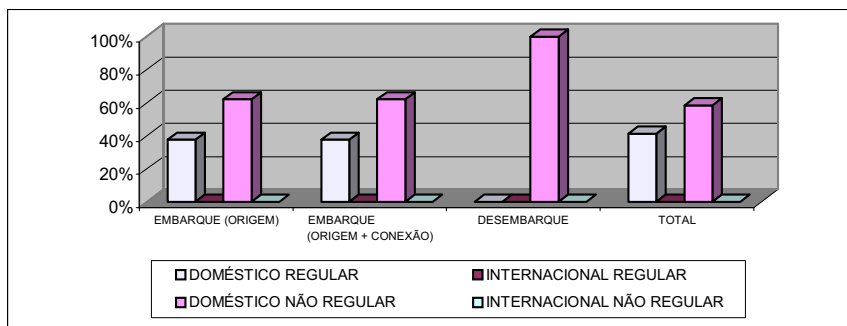
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	259	43	359	464	815
	Embarque (Origem + Conexão)	259	43	359	464	815
	Desembarque	350	57	484	628	1.102
	Total	609	100	843	1.092	1.917
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	50	100	69	90	157
	Embarque (Origem + Conexão)	50	100	69	90	157
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	50	100	69	90	157
Total Geral	Embarque (Origem)	309	47	428	554	972
	Embarque (Origem + Conexão)	309	47	428	554	972
	Desembarque	350	53	484	628	1.102
	Total	659	100	912	1.182	2.074

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 21% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Goiânia. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		176			176			172			232	
2010	183	270	380	183	270	380	178	264	372	241	356	501
2015	225	341	495	225	341	495	220	333	484	296	449	653
2025	369	575	896	369	575	896	360	561	875	486	757	1.181

Identificado o período entre 11:00h e 11:59h do dia 25/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

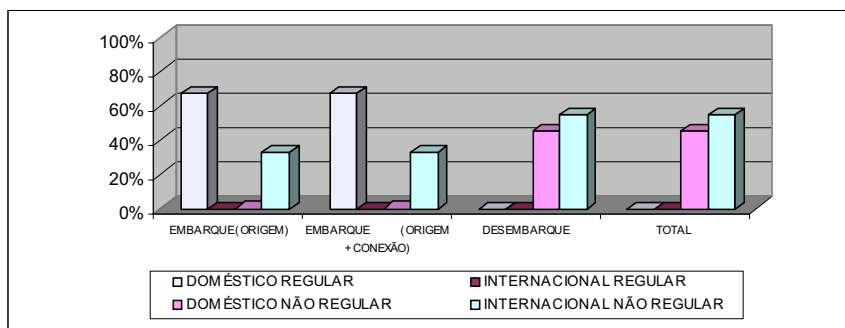
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	92	40	141	178	300
	Embarque (Origem + Conexão)	92	40	141	178	300
	Desembarque	140	60	215	271	457
	Total	232	100	356	449	757
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	164	100	251	318	535
	Total	164	100	251	318	535
Total Geral	Embarque (Origem)	92	23	141	178	300
	Embarque (Origem + Conexão)	92	23	141	178	300
	Desembarque	304	77	466	589	992
	Total	396	100	607	767	1.292

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Goiânia. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		127			127			132			132	
2010	137	203	269	137	203	269	143	211	280	143	211	280
2015	169	251	333	169	251	333	175	260	347	175	260	347
2025	266	407	551	266	407	551	276	423	572	276	423	572

Identificado o período entre 22:00h e 22:59h do dia 25/03 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 12, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

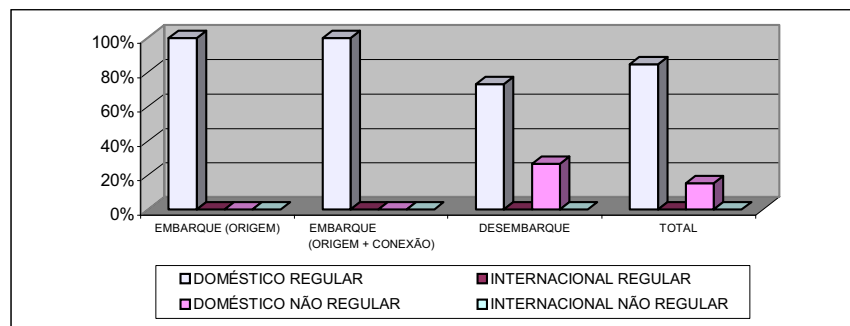
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	132	100	211	260	423
	Total	132	100	211	260	423
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	109	100	174	215	350
	Total	109	100	174	215	350
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	241	100	385	475	773
	Total	241	100	385	475	773

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 4 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		405			410			382			638	
2010	469	585	728	474	592	737	442	552	687	738	922	1.147
2015	608	763	956	615	772	967	573	719	901	957	1.201	1.505
2025	1.066	1.344	1.712	1.079	1.360	1.733	1.005	1.268	1.615	1.679	2.117	2.697

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 20/01 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	287	53	415	540	952
	Embarque (Origem + Conexão)	290	54	419	545	962
	Desembarque	250	46	361	471	830
	Total	540	100	780	1.016	1.792
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	98	100	142	185	325
	Total	98	100	142	185	325
Total Geral	Embarque (Origem)	287	45	415	540	952
	Embarque (Origem + Conexão)	290	45	419	545	962
	Desembarque	348	55	503	656	1.155
	Total	638	100	922	1.201	2.117

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 15 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Goiânia, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

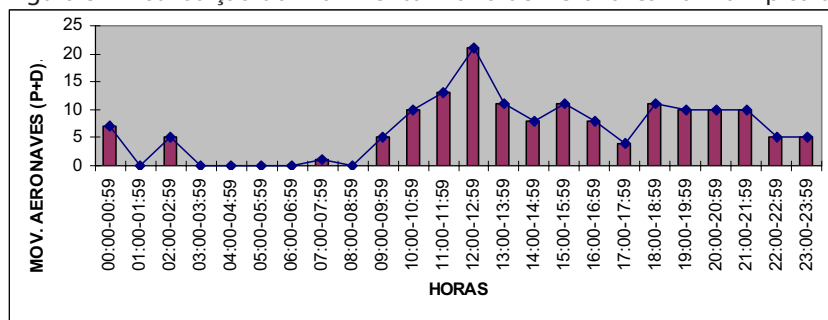
Quadro 15 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			15			16			21
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	13/5	21:00-21:59	15	19/5	12:00-12:59	16	19/5	12:00-12:59	21

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 5 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 16 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 16 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	71%	5%	—	10%	14%	—	—	—	40
2010	67%	4%	2%	9%	15%	3%	—	—	48
2015	62%	3%	2%	8%	20%	5%	—	—	56
2025	57%	2%	2%	7%	25%	7%	—	—	65

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 17 e 18 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 19, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 17 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		15			16			21	
2010	15	21	29	16	22	31	22	29	40
2015	18	25	35	19	26	37	25	35	49
2025	22	32	49	23	34	53	31	45	69

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 19 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Goiânia, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico para decolagem.

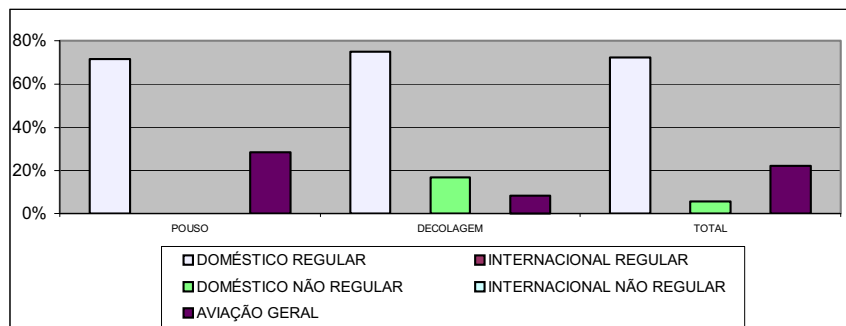
Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			10			9			13
Não Regular			–			2			1
Aviação Geral			4			1			4
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			14			12			18
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	2/2	12:00-12:59	14	23/9	23:00-23:59	12	2/2	12:00-12:59	18

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

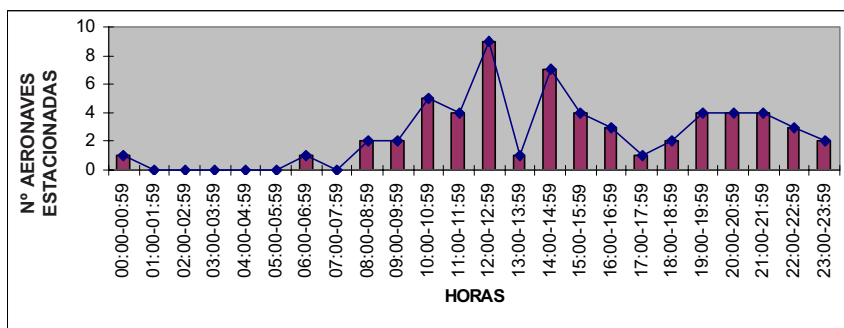
Figura 6 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 7 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 7 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (12:00 - 12:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
A320															
AC50															
AT43															
B733															
B733															
B733															
B733															
B737															
B737															
E110															
FK10															
LJ35															
PA34															
Total	5	6	7	8	10	10	12	14	15	14	14	14	13	14	14

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 21).

Quadro 21 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1* 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	—	2%	5%	91%	—	—	—	130
2010	5%	—	2%	4%	74%	15%	—	—	137
2015	5%	—	2%	3%	70%	20%	—	—	141
2025	5%	—	2%	2%	64%	27%	—	—	147

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 22 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		14			12			18	
2010	15	21	28	13	18	24	20	27	37
2015	19	26	37	16	22	32	24	33	48
2025	23	34	52	20	29	44	29	43	66

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 6, são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	10	77	15	18	24
	Decolagem	3	23	5	6	7
	Total	13	100	20	24	31
Doméstico Não Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	4	100	6	7	10
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	4	100	6	7	10
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	14	78	21	25	34
	Decolagem	4	22	6	8	9
	Total	18	100	27	33	43
Total Geral	Pouso	14	78	21	25	34
	Decolagem	4	22	6	8	9
	Total	18	100	27	33	43

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 24 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	4	4	5	8	5	7	10	6	10	15
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	1	1	2	3	1	2	4	3	4	7
Faixa 4	1	1	2	3	2	2	4	3	4	7
Faixa 5	12	13	17	21	14	19	26	15	21	32
Faixa 6	—	1	1	2	2	3	4	2	4	5
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	18	20	27	37	24	33	48	29	43	66

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 24, é mostrado a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	3	3	3	5	4	5	6	4	6	9
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	1	1	1	2	1	1	2	2	2	4
Faixa 4	1	1	1	2	1	1	2	2	2	4
Faixa 5	10	10	10	11	10	12	14	11	13	16
Faixa 6	–	1	1	1	1	2	2	2	2	3
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	15	16	16	21	17	21	26	21	25	36

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 26 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto de Goiânia a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para decolagem e total, distintos, por sua vez, da hora-pico para pouso.

Quadro 26 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			1			1			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			1
Aeronaves de Passageiros			–			2			3
Militares			–			1			1
Total Geral	4/1	06:00-06:59	1	4/1	23:00-23:59	4	4/1	23:00-23:59	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (23:00 - 23:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
AC6T															
B722 CRG															
B734															
H25A MIL															
Total	4	4	3	4	4	4	4	3	1	1	1	1	1	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 27).

Quadro 27 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	100%	–	–	–
2010	–	–	100%	–	–	–
2015	–	–	100%	–	–	–
2025	–	–	100%	–	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 28 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 28 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	2	2	3	2	2	3	2	2	3
2015	2	3	3	2	3	3	2	3	3
2025	4	5	5	4	5	5	4	5	5

A partir das projeções médias constantes no Quadro 28 são apresentadas no Quadro 29, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 29 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	2	3	5
	Total	1	100	2	3	5
Total de Aeronaves Cargueiras	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	2	3	5
	Total	1	100	2	3	5
Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	33	2	3	5
	Decolagem	2	67	5	5	9
	Total	3	100	7	8	14
Aeronaves Militares	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	2	3	5
	Total	1	100	2	3	5
Total Geral	Pouso	1	20	2	3	5
	Decolagem	4	80	9	11	19
	Total	5	100	11	14	24

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 30 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 30 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	2	2	3	2	3	3	4	5	5
Faixa FC4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	1	2	2	3	2	3	3	4	5	5

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares e de passageiros

Com base no Quadro 30, é mostrado, a seguir, no Quadro 31, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 31 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	2	1	2	2	2	3	3
Faixa FC4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	1	1	1	2	1	2	2	2	3	3

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares e de passageiros

Palmas/Tocantins

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Palmas, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	111.720	109.977	157.882	195.763
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	8.752	5.890	4.528	12.077
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	10.257	6.479	8.104	7.493
Total Geral	130.729	122.346	170.514	215.333
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	3.176	2.484	2.197	2.306
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	5.151	3.415	3.433	4.126
Internacional Não Regular	2	–	4	–
Aviação Geral	4.457	3.168	3.741	3.894
Total	12.786	9.067	9.375	10.326
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	235	574	512	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	235	574	512	–
Total Geral	13.021	9.641	9.887	10.326
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	722.040	687.350	710.560	737.514
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	667.990	737.420	820.710	902.044
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	1.390.030	1.424.770	1.531.270	1.639.558
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	212.697	264.973	330.096	323.785	403.399	502.589	747.904	931.815	1.160.949
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	6.299	9.556	12.848	8.039	13.733	20.037	12.700	23.444	38.980
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	8.602	12.797	19.038	12.040	19.021	30.048	23.067	42.074	76.743
Total Geral	227.598	287.326	361.982	343.864	436.153	552.674	783.671	997.333	1.276.672
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	2.526	2.976	3.505	3.349	3.946	4.648	6.095	7.180	8.458
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	4.344	6.590	8.860	4.872	8.323	12.143	6.684	12.339	20.516
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	3.823	5.687	8.461	4.721	7.459	11.783	6.407	11.687	21.317
Total	10.693	15.253	20.826	12.942	19.728	28.574	19.186	31.206	50.291
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	525	797	1.071	589	1.006	1.468	808	1.492	2.481
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	525	797	1.071	589	1.006	1.468	808	1.492	2.481
Total Geral	11.218	16.050	21.897	13.531	20.734	30.042	19.994	32.698	52.772
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	789.215	1.106.881	1.534.905	1.096.472	1.611.217	2.367.614	2.082.847	3.498.469	5.876.230
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.052.183	1.360.075	1.667.940	1.438.909	1.922.954	2.406.952	2.440.756	3.476.789	4.513.075
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	1.841.398	2.466.956	3.202.845	2.535.381	3.534.171	4.774.566	4.523.603	6.975.258	10.389.305
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	20,56	6,24	8,77	8,73
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	11,33	-4,57	7,52	5,49
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-9,94	11,30	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-10,12	5,23	5,80	6,17
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-7,13	9,82	4,78	4,02
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-4,40	7,87	5,57	4,59
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	4,77	4,02
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	0,71	8,46	7,80	8,06
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	10,53	8,56	7,17	6,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	6%	–	61%	33%	–	–	–	115	0,62
2005*	–	–	–	59%	41%	–	–	–	116	0,28
2010	–	5%	3%	22%	70%	–	–	–	119	0,63
2015	–	5%	3%	14%	78%	–	–	–	122	0,64
2025	–	5%	3%	5%	87%	–	–	–	125	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Palmas, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

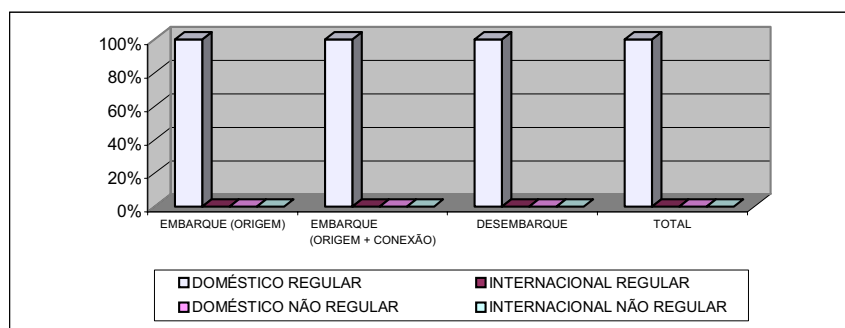
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	5/12	05:00-05:59	195	5/12	05:00-05:59	195	26/9	22:00-22:59	196	9/8	22:00-22:59	197
Não Regular	12/9	17:00-17:59	165	12/9	17:00-17:59	165	12/9	12:00-12:59	163	12/5	08:00-08:59	170
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	29/8	17:00-17:59	202	29/8	17:00-17:59	202	17/9	22:00-22:59	205	17/10	16:00-16:59	222

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 91% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Palmas. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		195			195			196			197	
2010	212	264	329	212	264	329	213	265	330	214	267	332
2015	274	342	426	274	342	426	276	343	428	277	345	430
2025	443	552	688	443	552	688	446	555	692	448	558	695

Identificado o período entre 22:00h e 22:59h do dia 09/08 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

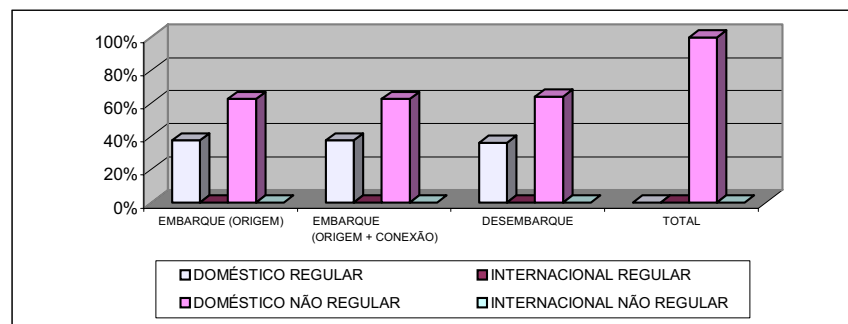
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	197	100	267	345	558
	Total	197	100	267	345	558
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	197	100	267	345	558
	Total	197	100	267	345	558

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 9% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Palmas. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		165			165			163			170	
2010	170	254	363	170	254	363	168	251	359	175	262	374
2015	183	298	456	183	298	456	181	295	451	188	307	470
2025	261	477	843	261	477	843	257	471	833	268	492	869

Identificado o período entre 08:00h e 08:59h do dia 12/05 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

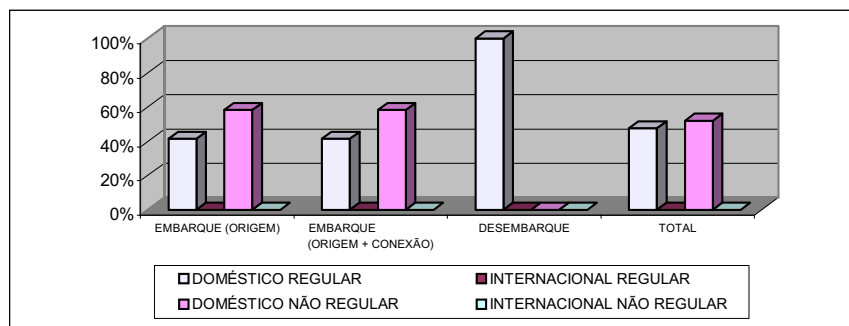
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	170	100	262	307	492
	Embarque (Origem + Conexão)	170	100	262	307	492
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	170	100	262	307	492
Total Geral	Embarque (Origem)	170	100	262	307	492
	Embarque (Origem + Conexão)	170	100	262	307	492
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	170	100	262	307	492

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		202			202			205			222	
2010	214	270	340	214	270	340	217	274	345	235	296	373
2015	274	348	441	274	348	441	278	353	447	301	382	484
2025	450	573	733	450	573	733	457	581	744	494	629	806

Identificado o período entre 16:00h e 16:59h do dia 17/10 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	56	53	75	96	159
	Embarque (Origem + Conexão)	56	53	75	96	159
	Desembarque	50	47	66	86	141
	Total	106	100	141	182	300
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	116	100	155	200	329
	Embarque (Origem + Conexão)	116	100	155	200	329
	Desembarque	–	–	–	–	0
	Total	116	100	155	200	329
Total Geral	Embarque (Origem)	172	77	230	296	488
	Embarque (Origem + Conexão)	172	77	230	296	488
	Desembarque	50	23	66	86	141
	Total	222	100	296	382	629

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Palmas, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

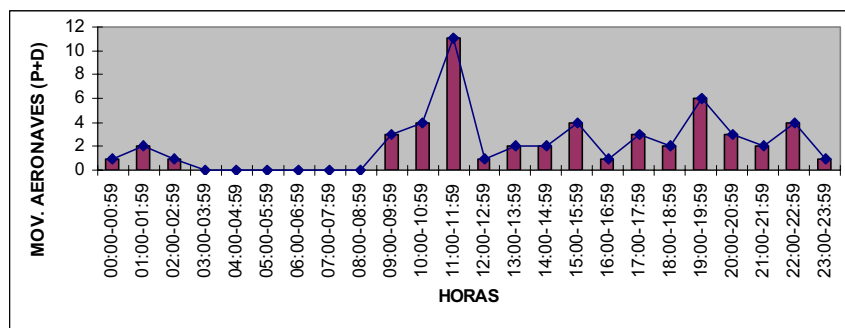
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			7			10			11
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	3/8	19:00-19:59	7	3/6	11:00-11:59	10	3/6	11:00-11:59	11

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	90%	5%	5%	—	—	—	—	—	17
2015	80%	8%	12%	—	—	—	—	—	19
2025	75%	10%	15%	—	—	—	—	—	21

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		7			10			11	
2010	7	10	13	10	14	19	11	15	21
2015	8	12	17	11	17	25	12	19	27
2025	10	16	26	14	23	37	15	25	41

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Palmas, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

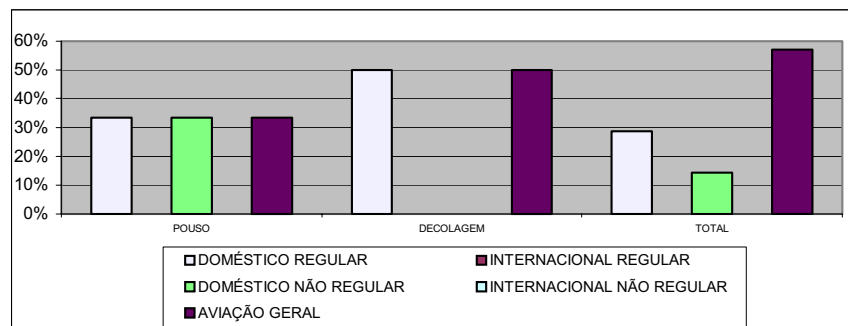
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			2			2
Não Regular			1			–			1
Aviação Geral			1			2			4
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			3			4			7
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			–			–
Total Geral	3/10	15:00-15:59	4	14/6	09:00-09:59	4	24/10	14:00-14:59	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

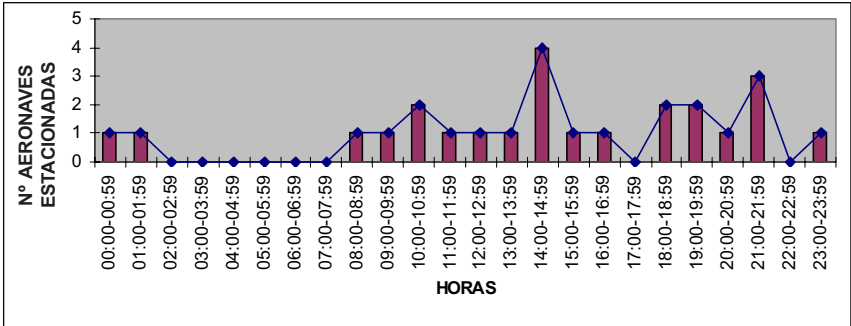
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (14:00 - 14:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B734															
BE9L															
C210															
PA34															
FK10															
Total	1	1	1	1	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	3

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	6%	–	–	55%	39%	–	–	–	121
2010	3%	–	–	24%	73%	–	–	–	123
2015	3%	–	–	19%	78%	–	–	–	125
2025	3%	–	–	9%	88%	–	–	–	128

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		3			4			7	
2010	3	4	6	4	6	8	7	10	14
2015	4	5	8	5	7	11	8	14	18
2025	4	7	11	6	9	14	10	16	25

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	1	2	2
	Decolagem	1	50	1	2	2
	Total	2	100	2	4	4
Doméstico Não Regular	Pouso	1	100	2	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	2	2	2
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	2	50	3	4	5
	Decolagem	2	50	3	4	5
	Total	4	100	6	8	10
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	4	57	6	8	9
	Decolagem	3	43	4	6	7
	Total	7	100	10	14	16
Total Geral	Pouso	4	57	6	8	9
	Decolagem	3	43	4	6	7
	Total	7	100	10	14	16

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	4	4	6	6	4	7	9	4	8	13
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	2	2	2	4	2	4	5	3	4	6
Faixa 5	1	1	2	4	2	3	4	3	4	6
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	7	7	10	14	8	14	18	10	16	25

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	3	3	2	4	4	2	4	7
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	1	1	1	2	1	2	3	2	2	3
Faixa 5	1	1	1	2	1	2	2	2	2	3
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	4	4	5	7	4	8	9	6	8	13

- Não opera no aeroporto

Ten Cel Aviador César Bombonato Uberlândia

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Ten Cel Aviador César Bombonato - Uberlândia, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	282.287	216.280	311.295	508.812
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	9.256	4.458	7.285	10.413
Internacional Não Regular	30	43	–	–
Aviação Geral	12.620	14.878	14.354	12.799
Total Geral	304.193	235.659	332.934	532.024
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	9.357	4.863	6.440	10.427
Internacional Regular	–	–	–	2
Doméstico Não Regular	1.562	1.150	1.388	1.240
Internacional Não Regular	6	14	–	–
Aviação Geral	5.320	5.292	6.677	6.181
Total	16.245	11.319	14.505	17.850
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	501	503	495	487
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	181	122	656
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	501	684	617	1.143
Total Geral	16.746	12.003	15.122	18.993
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	2.852.570	2.383.560	2.435.350	2.335.994
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	13.820	272.520	165.230	338.187
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	2.866.390	2.656.080	2.600.580	2.674.181
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO - BIG.
- Não operou no aeroporto.

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	762.874	888.836	1.035.597	1.031.457	1.201.841	1.400.372	1.881.373	2.192.172	2.554.315
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	9.254	13.161	17.079	13.124	18.535	23.959	25.661	33.503	41.455
Internacional Não Regular	188	278	369	282	420	559	557	854	1.154
Aviação Geral	15.289	21.695	30.784	20.038	29.977	44.847	33.744	57.298	97.294
Total Geral	787.605	923.970	1.083.829	1.064.901	1.250.773	1.469.737	1.941.335	2.283.827	2.694.218
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	15.178	17.684	20.604	19.429	22.638	26.378	33.099	38.567	44.938
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.652	2.350	3.049	2.083	2.942	3.803	3.421	4.467	5.527
Internacional Não Regular	23	34	46	29	44	58	42	65	88
Aviação Geral	6.949	9.861	13.992	8.712	13.033	19.498	12.051	20.463	34.747
Total	23.802	29.929	37.691	30.253	38.657	49.737	48.613	63.562	85.300
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	812	946	1.103	1040	1212	1412	1772	2065	2406
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	135	192	249	170	240	310	279	365	451
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	947	1138	1352	1210	1452	1722	2051	2430	2857
Total Geral	24.749	31.067	39.043	31.463	40.109	51.459	50.664	65.992	88.157
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	2.669.761	3.594.123	4.838.530	3.497.890	4.963.893	7.044.314	60.14.097	9.681.372	15.515.224
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	311.228	399.561	487.350	415.834	551.446	686.129	675.053	952.578	1.227.944
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	2.980.989	3.993.684	5.325.880	3.913.724	5.515.339	7.730.443	6.716.150	10.633.950	16.743.168
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros - ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	21,70	11,80	6,22	6,19
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	4,00	4,80	7,09	6,10
Internacional Não Regular	–	–	8,60	7,35
Aviação Geral	0,47	11,13	6,68	6,69
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	3,68	11,14	5,06	5,47
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-7,41	13,64	4,60	4,26
Internacional Não Regular	–	–	5,29	3,98
Aviação Geral	5,13	9,79	5,74	4,61
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-0,94	14,20	5,08	5,47
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	-21,79	4,56	4,28
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-6,44	9,00	6,67	6,91
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	190,32	3,39	6,66	5,62
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto.

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	23%	24%	16%	37%	–	–	–	86	0,56
2005*	–	6%	15%	16%	63%	–	–	–	87	0,51
2010	–	20%	20%	15%	45%	–	–	–	90	0,56
2015	–	18%	18%	12%	52%	–	–	–	95	0,56
2025	–	15%	15%	10%	60%	–	–	–	102	0,56

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular.

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular.

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Uberlândia, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

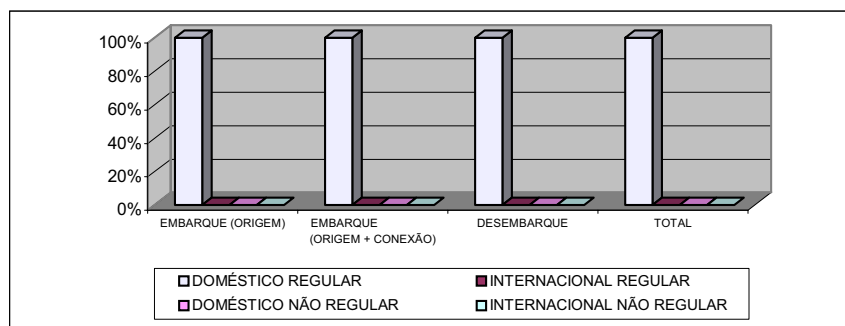
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	26/9	09:00-09:59	70	19/7	10:00-10:59	83	13/5	20:00-20:59	94	11/8	20:00-20:59	135
Não Regular	22/10	10:00-10:59	95	25/12	23:00-23:59	97	29/10	12:00-12:59	94	12/3	06:00-06:59	99
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	22/10	10:00-10:59	95	25/12	23:00-23:59	97	21/7	20:00-20:59	98	14/9	20:00-20:59	137

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 96% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Uberlândia. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		70			83			94			135	
2010	84	98	114	100	116	135	113	131	153	162	189	220
2015	108	126	146	128	149	174	145	169	197	208	242	282
2025	187	218	254	222	258	301	251	292	341	360	420	489

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 11/08 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

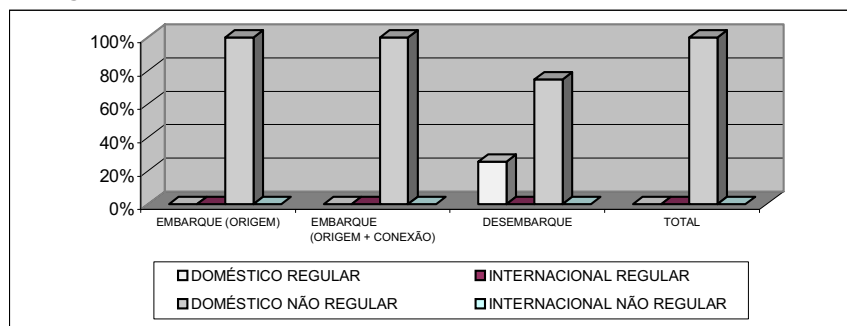
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	35	26	49	63	109
	Embarque (Origem + Conexão)	41	30	57	74	128
	Desembarque	94	70	132	168	292
	Total	135	100	189	242	420
Total Geral	Embarque (Origem)	35	26	49	63	109
	Embarque (Origem + Conexão)	41	30	57	74	128
	Desembarque	94	70	132	168	292
	Total	135	100	189	242	420

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 4% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Uberlândia. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		95			97			94			99	
2010	98	140	192	101	143	196	97	138	190	103	146	200
2015	126	185	262	129	189	268	125	183	259	132	193	273
2025	215	329	502	220	336	513	213	325	497	224	343	523

Identificado o período entre 06:00h e 06:59h do dia 12/03 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

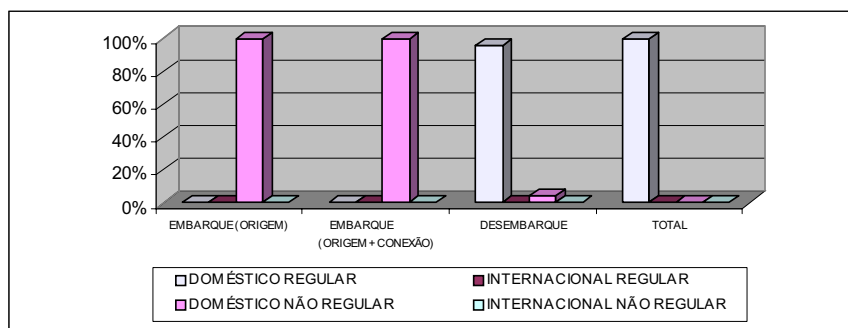
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	99	100	146	193	343
	Total	99	100	146	193	343
Total Geral	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	99	100	146	193	343
	Total	99	100	146	193	343

- Não opera no aeroporto.

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		95			97			98			137	
2010	98	140	192	101	143	196	128	150	204	178	209	246
2015	126	185	262	129	189	268	164	193	263	229	269	316
2025	215	329	502	220	336	513	284	334	501	397	467	551

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 14/09 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	53	39	81	104	181
	Embarque (Origem + Conexão)	54	39	83	106	184
	Desembarque	83	61	126	163	283
	Total	137	100	209	269	467
Total Geral	Embarque (Origem)	53	39	81	104	181
	Embarque (Origem + Conexão)	54	39	83	106	184
	Desembarque	83	61	126	163	283
	Total	137	100	209	269	467

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Uberlândia, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

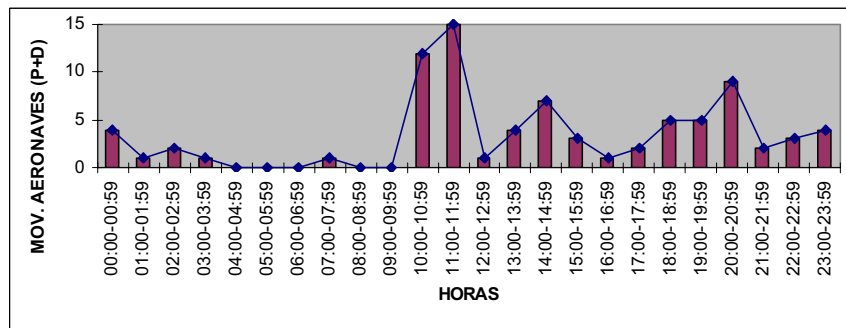
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			8			9			13
Asa Rotativa			–			–			2
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	26/5	14:00-14:59	8	17/5	11:00-11:59	9	14/7	11:00-11:59	15

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	40%	7%	20%	13%	20%	—	—	—	51
2010	38%	6%	18%	12%	26%	—	—	—	62
2015	36%	5%	16%	10%	33%	—	—	—	68
2025	34%	4%	14%	8%	40%	—	—	—	74

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			9			13	
2010	9	11	14	10	13	16	14	18	23
2015	11	14	18	13	16	21	18	23	30
2025	15	19	26	17	22	29	24	32	42

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			2	
2010	—	—	—	—	—	—	2	3	3
2015	—	—	—	—	—	—	3	4	5
2025	—	—	—	—	—	—	4	5	6

- Não opera no aeroporto.

Quadro 17 - Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto.

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Uberlândia, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

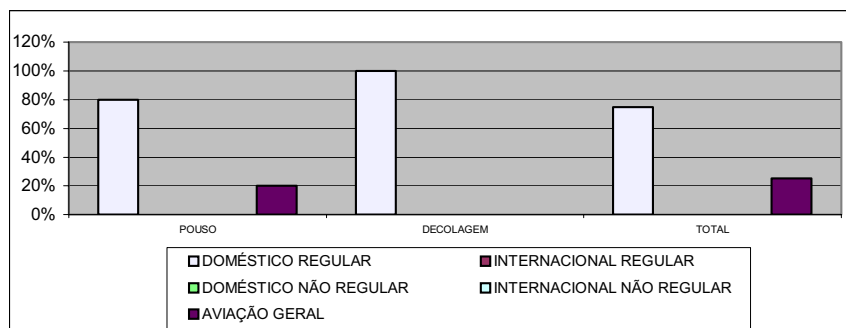
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			4			6			9
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			1			–			3
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Passageiros			5			6			12
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			2			–
Total Geral	19/7	12:00-12:59	5	11/7	11:00-11:59	8	16/8	11:00-11:59	12

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

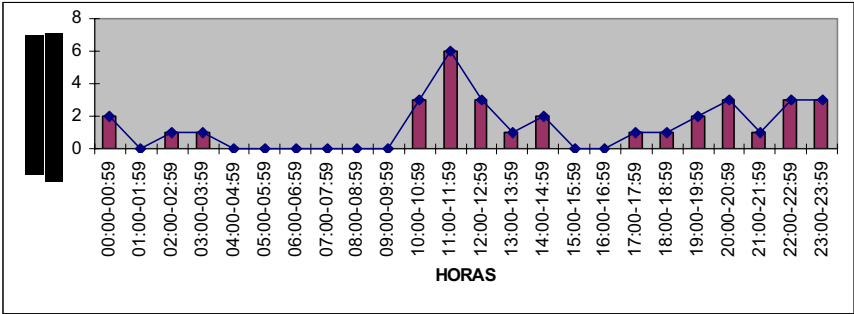
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (11:00 - 11:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
AT43															
AT43															
AT43															
AT72															
BE9L															
B733															
B733															
C208															
E121															
Total	5	4	5	6	6	6	6	6	5	4	5	5	5	4	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	–	15%	15%	68%	–	–	–	114
2010	2%	–	12%	13%	73%	–	–	–	117
2015	2%	–	9%	11%	78%	–	–	–	121
2025	2%	–	6%	10%	82%	–	–	–	124

- Não opera no aeroporto.
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			6			12	
2010	6	8	10	7	9	11	14	18	23
2015	8	10	13	9	12	15	18	24	29
2025	11	14	19	13	17	23	26	34	46

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	4	44	6	8	11
	Decolagem	5	56	8	10	14
	Total	9	100	14	18	25
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	2	67	3	4	6
	Decolagem	1	33	1	2	3
	Total	3	100	4	6	9
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	6	50	9	12	17
	Decolagem	6	50	9	12	17
	Total	12	100	18	24	34
Total Geral	Pouso	6	50	9	12	17
	Decolagem	6	50	9	12	17
	Total	12	100	18	24	34

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	3	3	4	5	4	5	7	6	7	10
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	3	4	5	6	5	6	7	8	9	12
Faixa 4	2	2	2	3	2	3	3	3	4	4
Faixa 5	4	5	7	9	7	10	12	9	14	20
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	12	14	18	23	18	24	29	26	34	46

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	2	3	2	3	4	3	4	5
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	1	2	3	3	3	3	4	4	5	6
Faixa 4	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2
Faixa 5	2	3	4	5	4	5	6	5	7	10
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	6	8	10	13	10	13	16	14	18	23

- Não opera no aeroporto.

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 24 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto de Uberlândia a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 24 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			1			1			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			1
Aeronaves de Passageiros			1			–			3
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	30/3	14:00-14:59	2	30/3	16:00-16:59	1	30/3	14:00-14:59	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (14:00 - 14:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A319															
B722 CRG															
FK100															
P28A															
Total	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 25).

Quadro 25 - Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	100%	–	–	–
2010	–	–	95%	5%	–	–
2015	–	–	90%	10%	–	–
2025	–	–	80%	20%	–	–

- Não opera no aeroporto.

No Quadro 26 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2015	1	1	2	1	1	2	1	1	2
2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2

A partir das projeções médias constantes no Quadro 26 são apresentadas no Quadro 27, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 27 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	1	100	1	1	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	1	2
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	100	1	1	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	1	2
Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	33	1	1	2
	Decolagem	2	67	2	3	4
	Total	3	100	3	4	6
Total Geral	Pouso	2	50	2	2	4
	Decolagem	2	50	2	3	4
	Total	4	100	4	5	8

- Não opera no aeroporto.

A seguir no Quadro 28 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 28 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Faixa FC4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros.

Com base no Quadro 28, é mostrado, a seguir, no Quadro 29, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 29 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa FC4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros.

Uberaba

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Uberaba, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	43.184	37.150	44.797	40.192
Internacional Regular	6	–	–	–
Doméstico Não Regular	2.868	2.927	3.166	4.232
Internacional Não Regular	8	–	–	10
Aviação Geral	7.428	7.050	14.574	16.009
Total Geral	53.494	47.127	62.537	60.443
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	2.670	2.554	2.968	2.184
Internacional Regular	8	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.216	1.577	1.313	1.702
Internacional Não Regular	4	–	–	2
Aviação Geral	2.436	2.273	3.823	3.602
Total	6.334	6.404	8.104	7.490
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	74	355	483	1.094
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	74	355	483	1.094
Total Geral	6.408	6.759	8.587	8.584
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	63.560	41.720	39.170	45.091
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	27.520	103.920	278.030	384.671
Internacional Não Regular	–	200	–	–
Total Geral	91.080	145.840	317.200	429.762
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG.
- Não operou no aeroporto.

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	54.919	65.018	76.974	76.387	90.440	107.078	147.413	174.534	206.645
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	3.923	5.545	7.162	5.505	7.727	9.944	10.544	13.701	16.890
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	17.092	25.003	36.576	23.370	36.210	56.105	42.763	76.038	135.205
Total Geral	75.934	95.566	113.550	105.262	134.377	173.127	200.720	264.273	358.740
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	3.221	3.814	4.515	4.012	4.750	5.624	6.426	7.608	9.008
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.634	2.310	2.984	2.077	2.916	3.752	3.514	4.567	5.630
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	4.081	5.969	8.733	5.094	7.893	12.230	6.972	12.398	22.046
Total	8.936	12.093	16.232	11.183	15.559	21.606	16.912	24.573	36.684
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	524	620	734	652	773	915	1.045	1.238	1.465
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	524	620	734	652	773	915	1.045	1.238	1.465
Total Geral	9.460	12.713	16.966	11.835	16.332	22.521	17.957	25.811	38.149
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	96.068	131.684	180.505	129.547	187.788	272.213	237.099	391.001	644.803
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	309.145	407.120	506.723	450.438	614.766	782.139	861.219	1.258.688	1.665.075
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	405.213	538.804	687.228	579.985	802.554	1.054.352	1.098.318	1.649.689	2.309.878
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão, por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-2,36	10,10	6,82	6,80
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	13,85	5,55	6,68	5,89
Internacional Não Regular	7,72	–	–	–
Aviação Geral	29,17	9,33	7,69	7,70
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-6,48	11,80	4,49	4,82
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	11,86	6,30	4,77	4,59
Internacional Não Regular	-20,63	–	–	–
Aviação Geral	13,93	10,63	5,75	4,62
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	145,43	-10,74	4,51	4,82
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-10,81	23,90	7,36	7,61
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	140,89	1,14	8,59	7,43
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto.

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	2%	98%	–	–	–	–	–	45	0,34
2005*	–	–	86%	12%	2%	–	–	–	47	0,24
2010	–	2%	93%	5%	–	–	–	–	47	0,36
2015	–	2%	88%	10%	–	–	–	–	50	0,38
2025	–	2%	78%	15%	5%	–	–	–	57	0,40

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular.

Quadro 5- Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005.

- Não opera no aeroporto.

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular.

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Uberaba, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6, são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

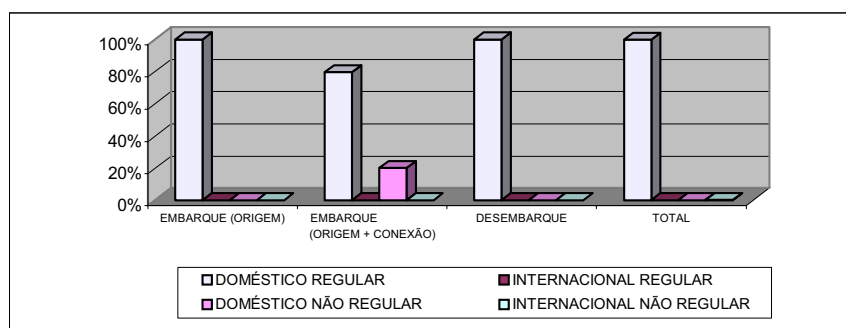
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	3/6	07:00-07:59	43	5/5	09:00-09:59	43	21/10	21:00-21:59	54	25/4	20:00-20:59	69
Não Regular	5/5	01:00-01:59	54	5/5	01:00-01:59	54	3/5	09:00-09:59	79	5/5	12:00-12:59	90
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	5/5	01:00-01:59	54	5/5	01:00-01:59	54	3/5	09:00-09:59	79	5/5	12:00-12:59	90

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
-Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular, é responsável por cerca de 67% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Uberaba. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 5.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		43			43			54			69	
2010	52	61	72	52	61	72	65	77	91	83	99	116
2015	66	78	93	66	78	93	83	98	116	106	126	149
2025	115	136	161	115	136	161	144	171	202	184	218	258

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 25/04 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

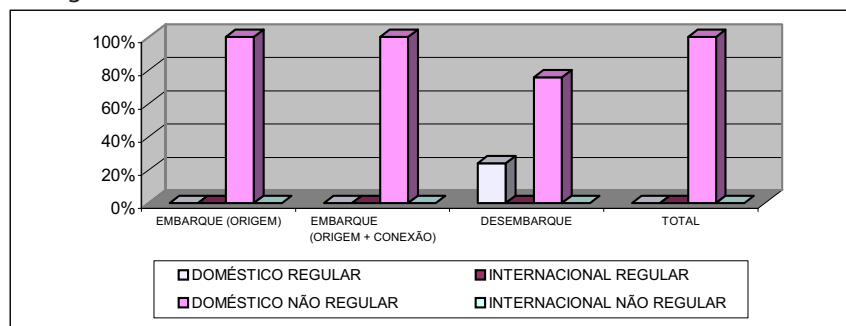
Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	30	43	43	55	95
	Embarque (Origem + Conexão)	30	43	43	55	95
	Desembarque	39	57	56	71	123
	Total	69	100	99	126	218
Total Geral	Embarque (Origem)	30	43	43	55	95
	Embarque (Origem + Conexão)	30	43	43	55	95
	Desembarque	39	57	56	71	123
	Total	69	100	99	126	218

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 33% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Uberaba. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		54			54			79			90	
2010	55	80	114	55	80	114	80	117	167	92	133	191
2015	68	103	155	68	103	155	99	151	227	113	172	259
2025	107	179	304	107	179	304	156	263	445	178	299	507

Identificado o período entre 12:00h e 12:59h do dia 05/05 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

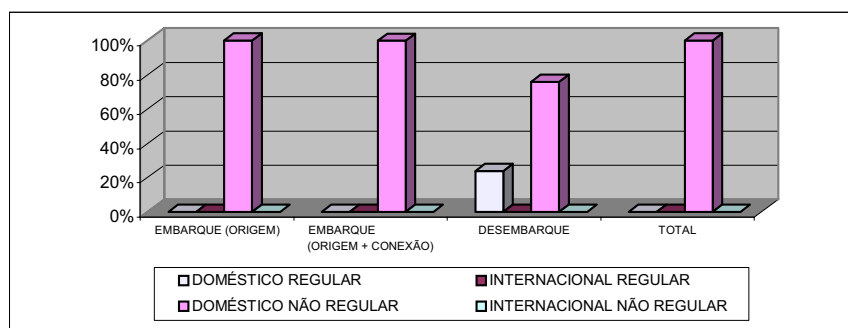
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	51	57	75	98	170
	Embarque (Origem + Conexão)	51	57	75	98	170
	Desembarque	39	43	58	74	129
	Total	90	100	133	172	299
Total Geral	Embarque (Origem)	51	57	75	98	170
	Embarque (Origem + Conexão)	51	57	75	98	170
	Desembarque	39	43	58	74	129
	Total	90	100	133	172	299

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		54			54			79			90	
2010	55	80	114	55	80	114	80	117	167	92	133	191
2015	68	103	155	68	103	155	99	151	227	113	172	259
2025	107	179	304	107	179	304	156	263	445	178	299	507

Identificado o período entre 12:00h e 12:59h do dia 05/05 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	51	57	75	98	170
	Embarque (Origem + Conexão)	51	57	75	98	170
	Desembarque	39	43	58	74	129
	Total	90	100	133	172	299
Total Geral	Embarque (Origem)	51	57	75	98	170
	Embarque (Origem + Conexão)	51	57	75	98	170
	Desembarque	39	43	58	75	130
	Total	90	100	133	172	299

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Uberaba, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

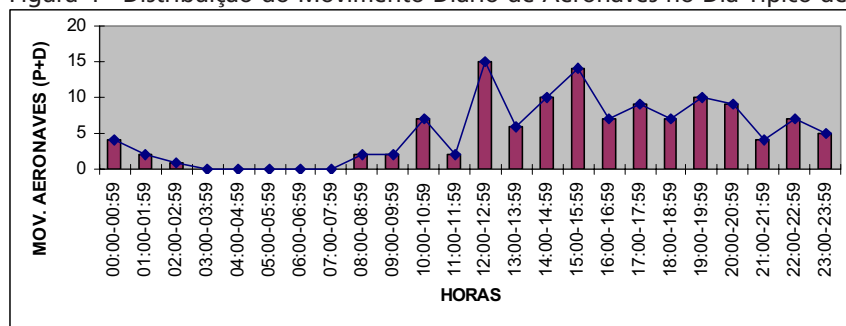
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			11			9			15
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	3/5	12:00-12:59	11	7/5	19:00-19:59	9	3/5	12:00-12:59	15

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário de aeronaves – pouso e decolagem, desconsiderando toque-arremetida – no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	67%	—	27%	7%	—	—	—	—	25
2010	60%	2%	26%	12%	—	—	—	—	33
2015	58%	2%	25%	15%	—	—	—	—	35
2025	52%	2%	23%	18%	5%	—	—	—	43

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		11			9			15	
2010	12	16	22	10	13	18	17	22	30
2015	15	21	29	12	17	24	21	29	39
2025	20	28	42	16	23	34	27	38	57

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 17 - Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Uberaba, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

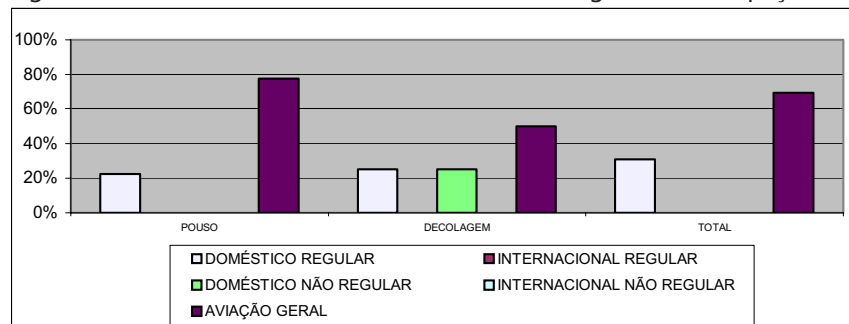
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			1			4
Não Regular			-			1			-
Aviação Geral			7			2			9
Internacional									
Regular			-			-			-
Não Regular			-			-			-
Total Aeronaves de Passageiros			9			4			13
Aeronaves Cargueiras			-			-			-
Aeronaves Militares			2			1			2
Total Geral	3/5	12:00-12:59	11	4/7	10:00-10:59	5	3/5	12:00-12:59	15

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

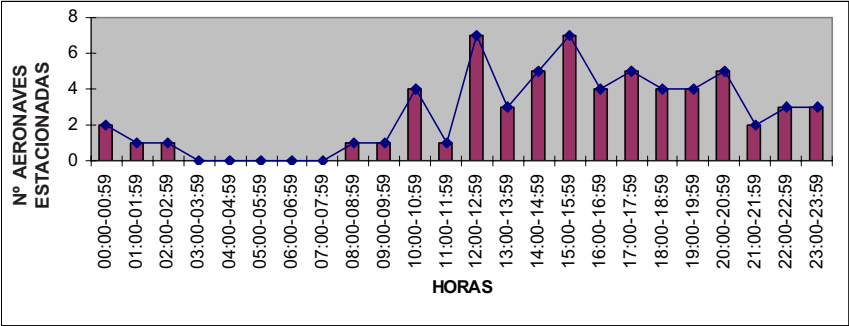
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (12:00 - 12:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AT43															
AT43															
AT43															
BE35															
BE58															
BE9L															
C414															
C550															
C56X															
E121															
E121MIL															
B732 MIL															
Total	1	1	2	2	3	4	5	6	7	8	7	8	7	8	9

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	20%	—	50%	30%	—	—	—	—	58
2010	15%	—	48%	37%	—	—	—	—	61
2015	12%	—	43%	45%	—	—	—	—	66
2025	10%	—	35%	50%	5%	—	—	—	74

- Não opera no aeroporto.
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		9			4			13	
2010	10	13	18	4	6	8	14	19	26
2015	12	16	23	5	7	10	17	25	33
2025	17	25	37	7	11	16	24	36	53

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	50	3	4	6
	Decolagem	2	50	3	4	6
	Total	4	100	6	8	12
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	7	78	10	13	19
	Decolagem	2	22	3	4	5
	Total	9	100	13	17	24
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	9	69	13	17	25
	Decolagem	4	31	6	8	11
	Total	13	100	19	25	36
Aeronaves Militares	Pouso	2	100	3	4	5
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	3	4	5
Total Geral	Pouso	11	73	16	21	30
	Decolagem	4	27	6	8	11
	Total	15	100	22	29	41

- Não opera no aeroporto.

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	9	9	10	13	10	12	15	11	16	22
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	4	4	6	8	5	8	10	6	10	15
Faixa 4	–	1	3	5	3	5	8	5	8	13
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	2	2	3
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	13	14	19	26	17	25	33	24	36	53

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	4	5	5	7	5	6	8	6	8	11
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	3	3	3	4	3	4	5	3	5	8
Faixa 4	—	1	2	3	2	3	4	3	4	7
Faixa 5	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	7	8	10	14	9	13	17	13	18	28

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 24 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto de Uberaba a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para decolagem e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de pouso.

Quadro 24 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			1
Não Regular			—			—			—
Internacional									
Regular			—			—			—
Não Regular			—			—			—
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			1
Aeronaves de Passageiros			2			3			3
Aeronaves Militares			—			—			—
Total Geral	13/1	12:00-12:59	3	20/1	11:00-11:59	4	20/1	11:00-11:59	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

-Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (11:00 - 11:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AT43 CRG															
AT43															
AT43															
B737															
Total	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2	2	0	0	0

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações.

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 25).

Quadro 25 - Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	-	-	100%	-	-	-
2010	-	-	100%	-	-	-
2015	-	-	90%	10%	-	-
2025	-	-	70%	30%	-	-

- Não opera no aeroporto.

No Quadro 26 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	1	1	2	1	1	2	1	2	2
2015	1	2	2	1	2	2	1	2	2
2025	2	3	3	2	3	3	2	3	3

A partir das projeções médias constantes no Quadro 26 são apresentadas no Quadro 27, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 27 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	-	-	-	-	-
	Decolagem	1	100	2	2	3
	Total	1	100	2	2	3
Total de Aeronaves Cargueiras	Pouso	-	-	-	-	-
	Decolagem	1	100	2	2	3
	Total	1	100	2	2	3
Aeronaves de Passageiros	Pouso	-	-	-	-	-
	Decolagem	3	100	4	5	8
	Total	3	100	4	5	8
Total Geral	Pouso	-	-	-	-	-
	Decolagem	4	100	6	7	11
	Total	4	100	6	7	11

- Não opera no aeroporto.

A seguir no Quadro 28 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 28 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Faixa FC2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Faixa FC3	1	1	2	2	1	1	1	1	2	2
Faixa FC4	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1
Faixa FC5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Faixa FC6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total (*)	1	1	2	2	1	2	2	2	3	3

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 28, é mostrado, a seguir, no Quadro 29, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 29 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Faixa FC2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Faixa FC3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa FC4	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1
Faixa FC5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Faixa FC6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total (*)	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

VI

Superintendência Regional do Noroeste



Internacional de Boa Vista

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Boa Vista, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	91.615	75.602	103.137	130.428
Internacional Regular	1.948	4.698	2.871	3.936
Doméstico Não Regular	3.877	2.952	2.739	4.689
Internacional Não Regular	2.093	–	–	–
Aviação Geral	7.209	4.459	5.276	5.433
Total Geral	106.742	87.711	114.023	144.486
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	2.006	1.558	1.841	1.666
Internacional Regular	125	279	166	280
Doméstico Não Regular	1.953	1.714	1.699	2.660
Internacional Não Regular	126	–	–	–
Aviação Geral	5.115	2.696	3.336	2.874
Total	9.325	6.247	7.042	7.480
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	310
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	128
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	438
Total Geral	9.325	6.247	7.042	7.918
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	1.615.660	1.229.820	1.133.350	1.012.143
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	83.176
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	1.615.660	1.229.820	1.133.350	1.095.319
Rede TECA	–	–	26.000	54.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
– Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	12,50	5,18	6,61	6,58
Internacional Regular	26,42	8,48	6,36	5,35
Doméstico Não Regular	6,54	7,39	7,52	5,49
Internacional Não Regular	–	–	8,55	7,35
Aviação Geral	-9,00	8,93	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-6,00	10,95	5,54	5,88
Internacional Regular	30,84	-0,65	4,64	3,05
Doméstico Não Regular	10,85	0,96	4,26	4,09
Internacional Não Regular	–	–	4,93	4,23
Aviação Geral	-17,48	12,62	5,50	4,47
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-14,43	17,24	5,85	6,07
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	-44,59	6,77	5,72
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	-1,61	7,86	6,44

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	36%	–	19%	45%	–	–	–	92	0,61
2005*	3%	5%	–	13%	79%	–	–	–	96	0,33
2010	5%	15%	10%	15%	55%	–	–	–	98	0,61
2015	5%	12%	8%	15%	60%	–	–	–	103	0,61
2025	5%	8%	5%	15%	67%	–	–	–	110	0,61

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	100%	–	–	–	–	–	–	30	0,58
2005*	57%	3%	5%	3%	9%	23%	–	–	22	0,64
2010	–	77%	13%	10%	–	–	–	–	35	0,62
2015	–	70%	17%	13%	–	–	–	–	38	0,62
2025	–	60%	18%	15%	7%	–	–	–	48	0,62

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Boa Vista, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

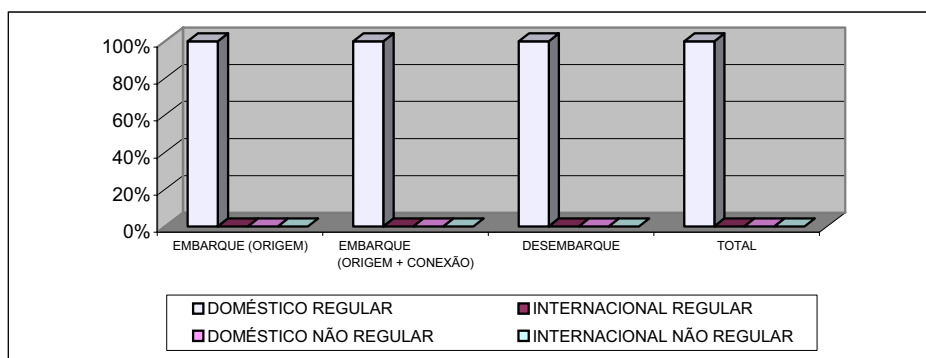
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	13/3	01:00-01:59	274	13/3	01:00-01:59	274	1/12	23:00-23:59	236	7/12	00:00-00:59	366
Não Regular	21/10	10:00-10:59	16	21/10	10:00-10:59	16	30/6	14:00-14:59	16	16/6	10:00-10:59	19
Internacional												
Regular	2/12	07:00-07:59	139	2/12	07:00-07:59	139	28/9	18:00-18:59	53	6/1	19:00-19:59	179
Não Regular	9/9	11:00-11:59	9	9/9	11:00-11:59	9	17/4	09:00-09:59	12	17/4	09:00-09:59	12
Total Geral	13/3	01:00-01:59	274	13/3	01:00-01:59	274	1/12	23:00-23:59	236	7/12	00:00-00:59	366

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 90% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Boa Vista. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		274			274			236			366	
2010	300	353	415	300	353	415	258	304	358	400	471	555
2015	380	447	526	380	447	526	327	385	453	507	597	703
2025	610	719	846	610	719	846	526	619	729	815	960	1.130

Identificado o período entre 00:00h e 00:59h do dia 07/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

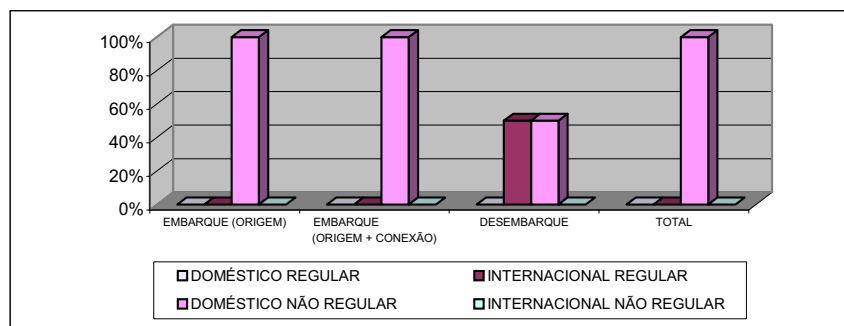
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	137	37	176	223	359
	Embarque (Origem + Conexão)	137	37	176	223	359
	Desembarque	229	63	295	374	601
	Total	366	100	471	597	960
Total Geral	Embarque (Origem)	137	37	176	223	359
	Embarque (Origem + Conexão)	137	37	176	223	359
	Desembarque	229	63	295	374	601
	Total	366	100	471	597	960

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 7% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Boa Vista. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		16			16			16			19	
2010	17	26	37	17	26	37	17	26	37	21	31	44
2015	20	33	50	20	33	50	20	33	50	24	39	59
2025	25	45	80	25	45	80	25	45	80	29	54	95

Identificado o período entre 10:00h e 10:59h do dia 16/06 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

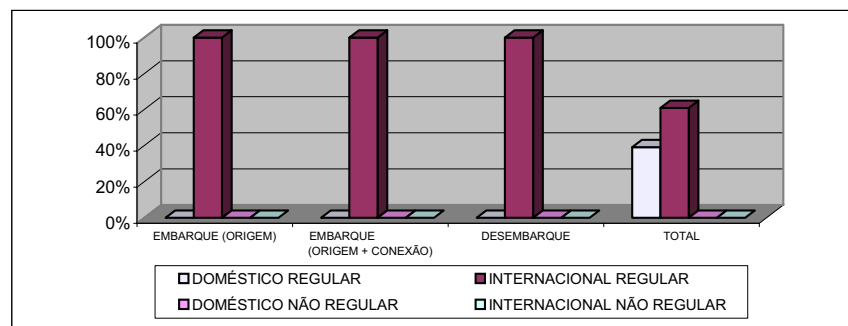
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	19	100	31	39	54
	Embarque (Origem + Conexão)	19	100	31	39	54
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	19	100	31	39	54
Total Geral	Embarque (Origem)	19	100	31	39	54
	Embarque (Origem + Conexão)	19	100	31	39	54
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	19	100	31	39	54

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 3% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Boa Vista. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		139			139			53			179	
2010	165	188	211	165	188	211	63	72	81	212	242	272
2015	200	230	260	200	230	260	76	88	99	258	296	335
2025	296	349	402	296	349	402	113	133	153	381	449	517

Identificado o período entre 19:00h e 19:59h do dia 06/01 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

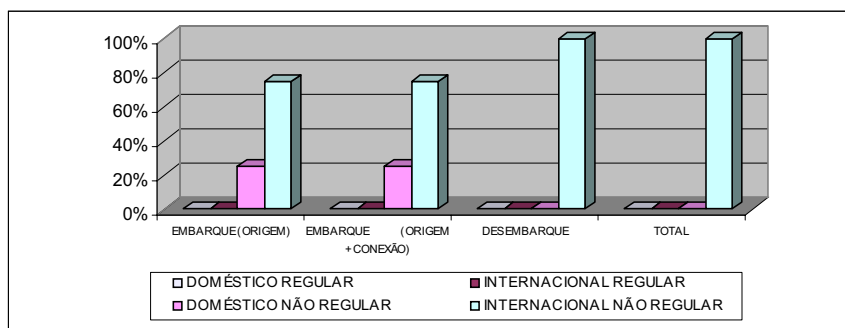
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	179	100	242	296	449
	Total	179	100	242	296	449
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	115	100	155	190	289
	Embarque (Origem + Conexão)	115	100	155	190	289
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	115	100	155	190	289
Total Geral	Embarque (Origem)	115	39	155	190	289
	Embarque (Origem + Conexão)	115	39	155	190	289
	Desembarque	179	61	242	296	449
	Total	294	100	397	486	738

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Boa Vista. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		9			9			12			12	
2010	10	16	22	10	16	22	14	21	30	14	21	30
2015	13	21	31	13	21	31	17	27	42	17	27	42
2025	18	34	59	18	34	59	24	45	79	24	45	79

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 17/04 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

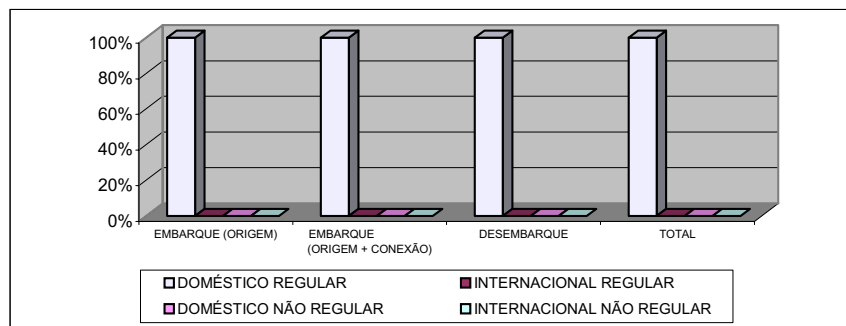
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	12	100	21	27	45
	Total	12	100	21	27	45
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	12	100	21	27	45
	Total	12	100	21	27	45

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		274			274			236			366	
2010	300	353	415	300	353	415	258	304	358	400	471	555
2015	380	447	526	380	447	526	327	385	453	507	597	703
2025	610	719	846	610	719	846	526	619	729	815	960	1.130

Identificado o período entre 00:00h e 00:59h do dia 07/12 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	137	37	176	223	359
	Embarque (Origem + Conexão)	137	37	176	223	359
	Desembarque	229	63	295	374	601
	Total	366	100	471	597	960
Total Geral	Embarque (Origem)	137	37	176	223	359
	Embarque (Origem + Conexão)	137	37	176	223	359
	Desembarque	229	63	295	374	601
	Total	366	100	471	597	960

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Boa Vista, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

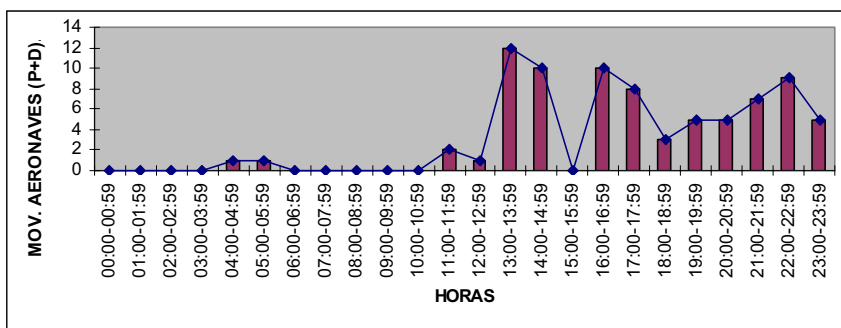
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			6			11			12
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	12/8	21:00-21:59	6	21/3	13:00-13:59	11	21/3	13:00-13:59	12

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	92%	–	–	8%	–	–	–	–	22
2010	75%	5%	10%	10%	–	–	–	–	27
2015	68%	5%	15%	12%	–	–	–	–	30
2025	60%	5%	20%	15%	–	–	–	–	34

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		6			11			12	
2010	6	8	11	11	15	20	12	16	22
2015	7	10	14	12	18	26	14	20	28
2025	10	15	24	18	27	43	19	30	47

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Boa Vista, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

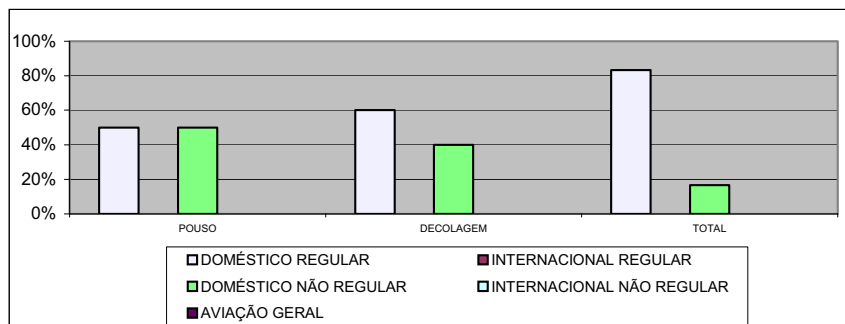
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			3			5
Não Regular			2			2			1
Aviação Geral			–			–			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			4			5			6
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	24/9	05:00/05:59	4	24/9	06:00-06:59	5	11/11	04:00-04:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

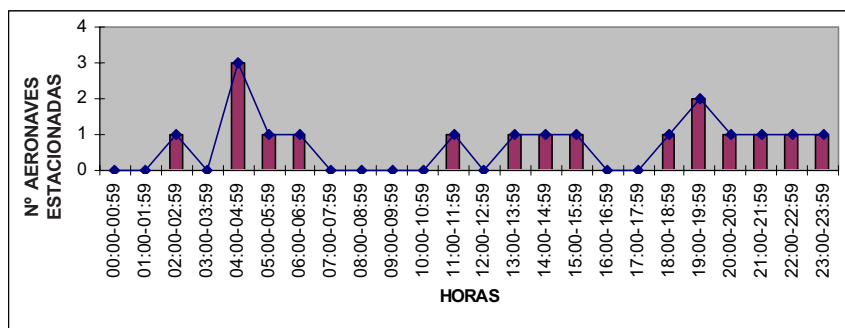
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (04:00 - 04:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B733															
B733															
B737															
E135															
Total	1	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	–	–	–	98%	–	–	–	133
2010	1%	–	–	1%	98%	–	–	–	133
2015	1%	–	–	1%	98%	–	–	–	133
2025	1%	–	–	1%	98%	–	–	–	133

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			5			6	
2010	4	6	8	5	7	9	6	8	11
2015	4	7	9	6	8	12	7	10	14
2025	6	10	15	8	12	19	9	14	23

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	40	3	3	5
	Decolagem	3	60	4	5	7
	Total	5	100	7	8	12
Doméstico Não Regular	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	2
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	3	50	4	5	7
	Decolagem	3	50	4	5	7
	Total	6	100	8	10	14
Total Geral	Pouso	3	50	4	5	7
	Decolagem	3	50	4	5	7
	Total	6	100	8	10	14

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	2	3	1	2	4	2	5	8
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	2	1	2	3	1	2	4
Faixa 5	5	5	6	6	5	6	7	6	7	11
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	6	6	8	11	7	10	14	9	14	23

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	—	1	1	2	1	1	2	1	3	4
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	1	1	1	2	1	1	2
Faixa 5	3	3	3	3	3	3	4	3	4	6
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	3	4	4	6	5	5	8	5	8	12

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

A operação de aeronaves cargueiras no Aeroporto Internacional de Boa Vista, teve início em 2005, por esse motivo não foram apresentadas a evolução anual do movimento de aeronaves cargueiras anterior a esse ano, bem como suas projeções para os anos de 2010, 2015 e 2025 (Quadros 1, 2 e 3).

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Boa Vista, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Internacional									
Regular			1			1			1
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			1
Aeronaves de Passageiros			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	12/7	07:00-07:59	1	12/7	10:00-10:59	1	12/7	07:00-07:59	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (07:00 - 07:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B763 (CRG)															
Total	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	–	100%	–	–
2010	–	–	–	100%	–	–
2015	–	–	–	100%	–	–
2025	–	–	–	100%	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	1	1	2	1	1	2	1	1	2
2015	1	2	2	1	2	2	1	2	2
2025	2	2	4	2	2	4	2	2	4

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	2
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	2
Total Geral	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	2

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC4	1	1	1	2	1	2	2	2	2	4
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	1	1	1	2	1	2	2	2	2	4

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC4	1	1	1	2	1	2	2	1	2	3
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	1	1	1	2	1	2	2	1	2	3

- Não opera no aeroporto

Internacional de Cruzeiro do Sul

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	39.119	32.339	36.663	52.631
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	11.617	7.266	6.783	6.302
Internacional Não Regular	66	68	108	231
Aviação Geral	12	–	1.086	1.746
Total Geral	50.814	39.673	44.640	60.910
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	1.770	1.532	752	882
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	3.212	2.077	1.837	1.692
Internacional Não Regular	32	25	22	42
Aviação Geral	2	–	387	628
Total	5.016	3.634	2.998	3.244
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	186	168	208	338
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	186	168	208	338
Total Geral	5.202	3.802	3.206	3.582
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	1.861.860	1.674.490	1.617.150	458.261
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	285.910	222.670	935.070	1.292.614
Internacional Não Regular	–	10	–	–
Total Geral	2.147.770	1.897.170	2.552.220	1.750.875
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	59.221	70.887	84.852	83.993	100.548	120.365	168.516	201.731	241.493
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	11.627	17.251	22.829	14.455	23.997	34.311	21.702	38.770	62.735
Internacional Não Regular	309	456	605	462	688	915	912	1.398	1.890
Aviação Geral	1.152	1.715	2.551	1.613	2.549	4.026	3.091	5.638	10.284
Total Geral	72.309	90.309	110.837	100.523	127.782	159.617	194.221	247.537	316.402
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	1.146	1.372	1.642	1.501	1.797	2.151	2.791	3.342	4.000
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	2.583	3.833	5.073	2.834	4.705	6.727	3.875	6.923	11.202
Internacional Não Regular	30	45	60	38	57	76	60	93	126
Aviação Geral	400	595	885	488	772	1.220	657	1.199	2.188
Total	4.159	5.845	7.660	4.861	7.331	10.174	7.383	11.557	17.516
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	228	338	447	250	415	593	342	611	988
Internacional Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	228	338	447	250	415	593	342	611	988
Total Geral	4.387	6.183	8.107	5.111	7.746	10.767	7.725	12.168	18.504
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	1.945.901	2.563.397	3.376.842	2.462.621	3.406.567	4.712.336	3.966.434	6.141.433	9.509.096
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.198.615	1.541.132	1.882.001	1.609.736	2.138.350	2.664.131	2.638.703	3.731.283	4.817.294
Internacional Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	3.144.516	4.104.529	5.258.843	4.072.357	5.544.917	7.376.467	6.605.137	9.872.716	14.326.390
Rede TECA	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	10,40	6,14	7,24	7,21
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-18,44	22,31	6,82	4,91
Internacional Não Regular	51,83	14,57	8,57	7,35
Aviação Geral	425,96	-0,36	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-20,72	9,24	5,55	6,40
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-19,24	17,77	4,18	3,94
Internacional Não Regular	9,49	1,39	4,84	5,02
Aviação Geral	579,69	-1,07	5,35	4,50
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	22,03	–	4,19	3,94
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-37,33	41,10	5,85	6,07
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	65,35	3,58	6,77	5,73
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	42%	58%	–	–	–	–	82	0,59
2005*	–	–	–	60%	40%	–	–	–	118	0,19
2010	2%	5%	23%	58%	12%	–	–	–	86	0,60
2015	2%	5%	17%	53%	23%	–	–	–	93	0,60
2025	2%	5%	10%	50%	33%	–	–	–	101	0,60

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

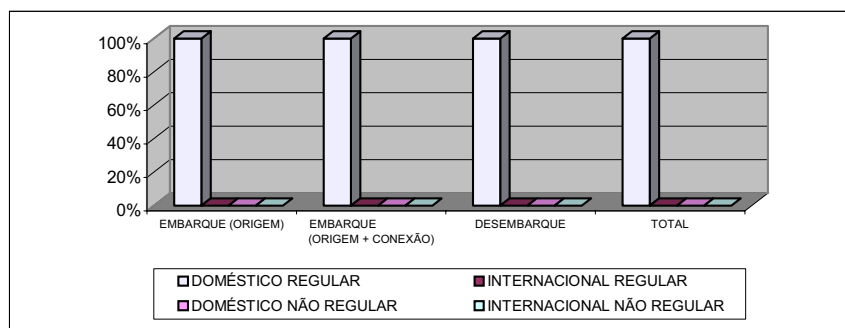
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	16/8	18:00-18:59	110	16/8	18:00-18:59	110	15/12	17:00-17:59	109	20/8	17:00-17:59	205
Não Regular	21/10	16:00-16:59	18	21/10	16:00-16:59	18	27/7	11:00-11:59	13	10/12	10:00-10:59	19
Internacional												
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	10/12	05:00-05:59	9	10/12	05:00-05:59	9	9/12	17:00-17:59	8	9/12	15:00-15:59	12
Total Geral	16/8	18:00-18:59	110	16/8	18:00-18:59	110	15/12	17:00-17:59	109	20/8	17:00-17:59	205

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 86% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		110			110			109			205	
2010	124	148	177	124	148	177	123	147	176	231	276	331
2015	158	189	226	158	189	226	157	187	224	294	352	422
2025	254	304	363	254	304	363	251	301	360	473	566	677

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 20/08 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

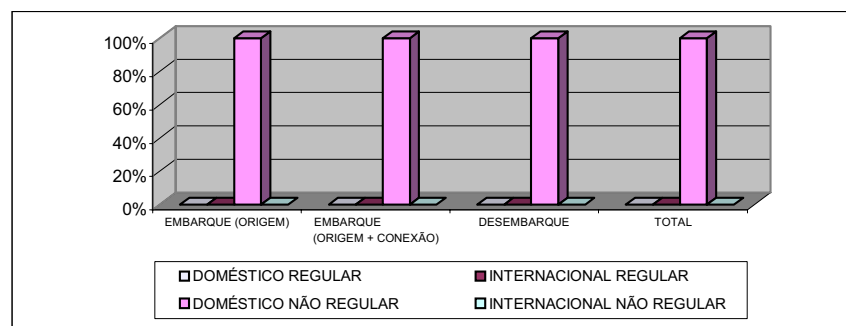
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	107	52	144	184	295
	Embarque (Origem + Conexão)	107	52	144	184	295
	Desembarque	98	48	132	168	271
	Total	205	100	276	352	566
Total Geral	Embarque (Origem)	107	52	144	184	295
	Embarque (Origem + Conexão)	107	52	144	184	295
	Desembarque	98	48	132	168	271
	Total	205	100	276	352	566

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 13% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		18			18			13			19	
2010	19	28	37	19	28	37	13	20	27	20	29	39
2015	21	35	50	21	35	50	15	25	36	22	37	53
2025	28	49	81	28	49	81	20	36	59	29	52	86

Identificado o período entre 10:00h e 10:59h do dia 10/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

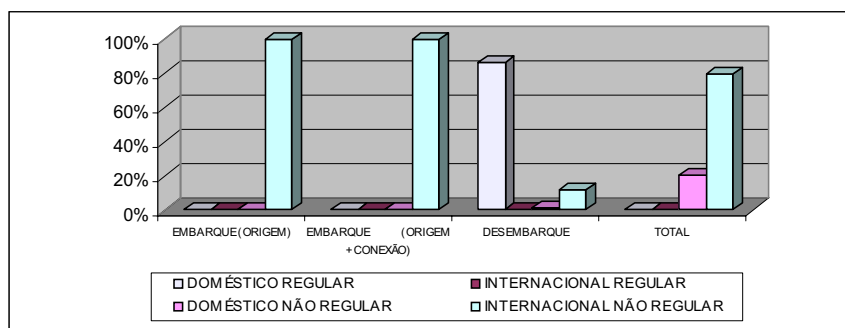
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	13	68	20	25	36
	Embarque (Origem + Conexão)	13	68	20	25	36
	Desembarque	6	32	9	12	16
	Total	19	100	29	37	52
Total Geral	Embarque (Origem)	13	68	20	25	36
	Embarque (Origem + Conexão)	13	68	20	25	36
	Desembarque	6	32	9	12	16
	Total	19	100	29	37	52

II.1.3 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		9			9			8			12	
2010	10	14	19	10	14	19	9	13	17	13	19	25
2015	13	19	26	13	19	26	12	17	23	17	26	34
2025	20	31	42	20	31	42	18	28	38	27	42	57

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 09/12 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

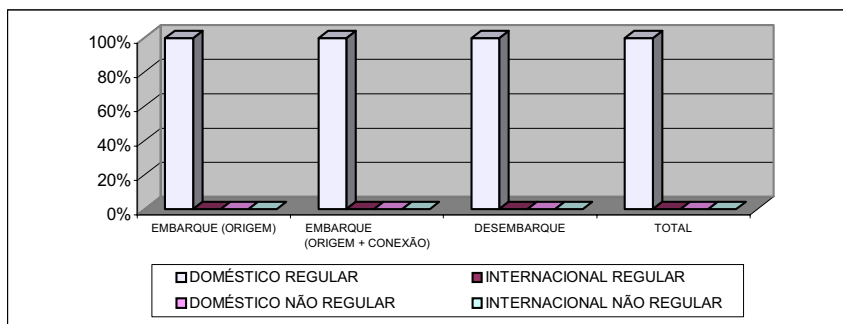
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	12	100	19	26	42
	Embarque (Origem + Conexão)	12	100	19	26	42
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	12	100	19	26	42
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	3	100	5	6	10
	Embarque (Origem + Conexão)	3	100	5	6	10
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	3	100	5	6	10
Total Geral	Embarque (Origem)	15	100	24	32	52
	Embarque (Origem + Conexão)	15	100	24	32	52
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	15	100	24	32	52

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 4 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		110			110			109			205	
2010	124	148	177	124	148	177	123	147	176	231	276	331
2015	158	189	226	158	189	226	157	187	224	294	352	422
2025	254	304	363	254	304	363	251	301	360	473	566	677

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 20/08 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	107	52	144	184	295
	Embarque (Origem + Conexão)	107	52	144	184	295
	Desembarque	98	48	132	168	271
	Total	205	100	276	352	566
Total Geral	Embarque (Origem)	107	52	144	184	295
	Embarque (Origem + Conexão)	107	52	144	184	295
	Desembarque	98	48	132	168	271
	Total	205	100	276	352	566

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 15 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

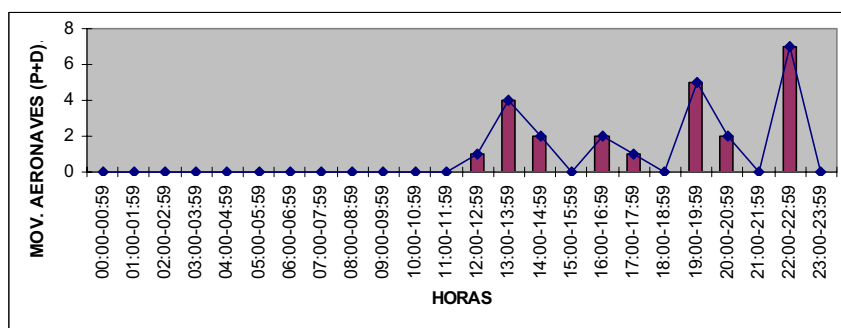
Quadro 15 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			5			4			7
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	7/6	13:00-13:59	5	28/5	15:00-15:59	4	15/11	22:00-22:59	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 5 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
Obs.: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 16 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 16 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	71%	–	–	29%	–	–	–	–	34
2010	57%	5%	8%	30%	–	–	–	–	43
2015	52%	5%	8%	35%	–	–	–	–	48
2025	48%	5%	8%	39%	–	–	–	–	51

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 17 e 18 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 19, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 17 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			4			7	
2010	6	8	11	5	7	9	8	11	15
2015	7	10	14	5	8	11	9	14	20
2025	9	14	21	7	11	17	12	19	29

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 19 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

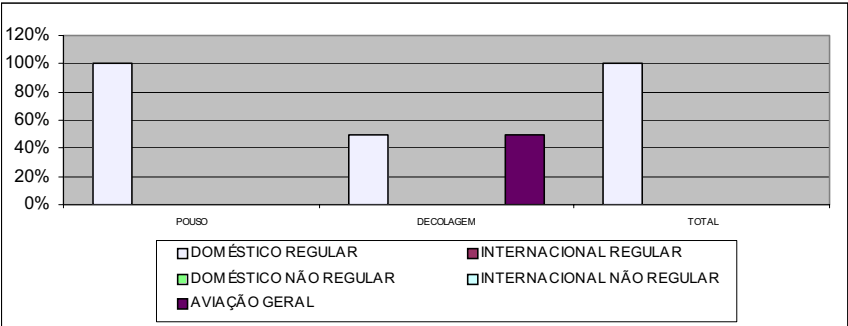
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			2
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			–			1			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			1			2			2
Aeronaves Cargueiras			1			1			1
Aeronaves Militares			1			–			–
Total Geral	19/11	22:00-22:59	3	5/2	23:00-23:59	3	15/1	22:00-22:59	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

A Figura 6 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de páio do aeroporto.

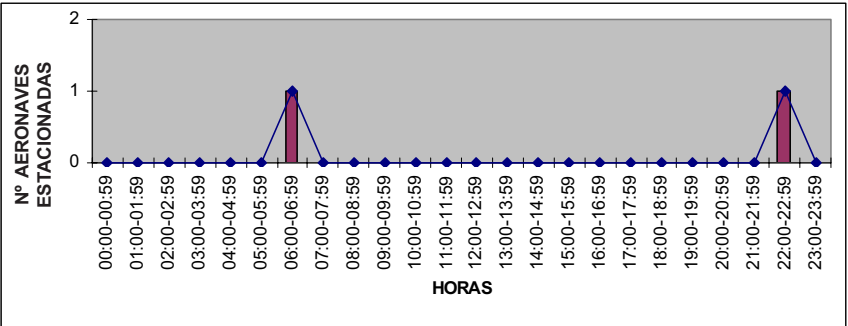
Figura 6 - Hora-Pico de Páio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 7 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 7 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
Obs.: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de páio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Páio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (22:00 - 22:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B722 CRG															
B732															
Total	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de páio (Quadro 21).

Quadro 21 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	–	–	–	100%	–	–	–	–	100
2010	–	–	–	85%	15%	–	–	–	105
2015	–	–	–	78%	22%	–	–	–	108
2025	–	–	–	70%	30%	–	–	–	111

- Não opera no aeroporto

No Quadro 22 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			2			2	
2010	1	2	2	2	3	4	2	4	4
2015	1	2	3	3	4	5	3	4	5
2025	2	3	4	4	6	9	4	6	9

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 6, são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Total de Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	100	2	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	2	2	3
Total Geral	Pouso	2	67	4	4	6
	Decolagem	1	33	2	2	3
	Total	3	100	6	6	9

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 24 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	2	2	2	2	2	2	3	2	4	6
Faixa 5	–	–	2	2	1	2	2	2	2	3
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	2	4	4	3	4	5	4	6	9

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves cargueiras

Com base no Quadro 24, é mostrado a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Gerência de Estudos e Pesquisas - GEPQ

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	1	1	1	1	1	1	2	1	2	3
Faixa 5	–	–	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	1	1	2	2	2	2	3	2	3	5

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves cargueiras

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 26 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 26 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			1			1			2
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			2
Aeronaves de Passageiros			–			–			–
Militares			–			–			–
Total Geral	8/1	16:00-16:59	1	8/1	17:00-17:59	1	20/3	00:00-00:59	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (00:00 - 00:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B722 CRG															
Total	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 27).

Quadro 27 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	100%	–	–	–
2010	–	–	100%	–	–	–
2015	–	–	100%	–	–	–
2025	–	–	100%	–	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 28 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 28 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			2	
2010	1	2	2	1	2	2	2	4	4
2015	1	2	3	1	2	3	3	4	6
2025	2	3	5	2	3	5	3	6	10

A partir das projeções médias constantes no Quadro 28 são apresentadas no Quadro 29, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 29 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Total de Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Total Geral	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6

A seguir no Quadro 30 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 30 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	1	1	2	2	2	2	3	2	3	5
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	1	1	2	2	2	2	3	2	3	5

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 30, é mostrado, a seguir, no Quadro 31, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 31 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	2	2	4	4	3	4	6	3	6	10
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	2	2	4	4	3	4	6	3	6	10

- Não opera no aeroporto

Internacional Eduardo Gomes Manaus

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	1.238.577	1.180.116	1.242.099	1.302.826
Internacional Regular	25.542	28.789	27.650	35.207
Doméstico Não Regular	15.692	24.147	86.049	101.562
Internacional Não Regular	4.149	7.194	6.813	8.356
Aviação Geral	678	1.216	6.357	60.071
Total Geral	1.284.638	1.241.462	1.368.968	1.508.022
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	23.727	20.730	15.808	15.560
Internacional Regular	1.715	1.482	967	746
Doméstico Não Regular	4.572	5.354	6.449	5.900
Internacional Não Regular	597	596	1.152	956
Aviação Geral	331	871	2.179	3.555
Total	30.942	29.033	26.555	26.717
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	92	328	784	558
Internacional Regular	416	582	502	674
Doméstico Não Regular	2.506	2.302	2.160	2.674
Internacional Não Regular	1.144	1.182	1.272	418
Total	4.158	4.394	4.718	4.324
Total Geral	35.100	33.427	31.273	31.041
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	43.717.440	40.934.120	34.841.530	27.829.680
Internacional Regular	14.387.480	13.501.110	12.831.120	12.372.168
Doméstico Não Regular	47.122.410	41.796.940	57.003.450	60.572.694
Internacional Não Regular	6.078.510	9.101.690	23.806.670	28.181.074
Total Geral	111.305.840	105.333.860	128.482.770	128.955.616
Rede TECA	21.004.000	27.011.000	33.569.000	40.636.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	1.570.233	1.853.833	2.188.655	2.173.332	2.566.033	3.029.691	4.153.301	4.903.808	5.789.932
Internacional Regular	46.087	52.510	58.929	62.096	71.178	80.255	101.361	119.110	136.851
Doméstico Não Regular	97.862	148.469	199.602	124.903	213.364	311.291	197.315	364.220	605.584
Internacional Não Regular	16.907	25.056	33.313	25.662	38.262	51.031	51.031	79.762	108.040
Aviação Geral	7.644	10.880	15.485	10.061	15.103	22.674	17.082	29.138	49.703
Total Geral	1.738.733	2.090.748	2.495.984	2.396.054	2.903.940	3.494.942	4.520.942	5.496.038	6.690.110
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	20.951	24.735	29.203	26.716	31.544	37.243	47.366	55.925	66.031
Internacional Regular	1.044	1.190	1.335	1.236	1.417	1.598	1.716	2.017	2.317
Doméstico Não Regular	7.040	10.681	14.359	7.806	13.335	19.455	10.961	20.234	33.643
Internacional Não Regular	1.252	1.856	2.467	1.603	2.391	3.189	2.358	3.625	4.910
Aviação Geral	3.555	5.060	7.202	4.374	6.566	9.858	6.100	10.406	17.751
Total	33.842	43.522	54.566	41.735	55.253	71.343	68.501	92.207	124.652
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	1.039	1.226	1.448	1.325	1.564	1.847	2.349	2.773	3.274
Internacional Regular	542	617	693	602	691	779	782	919	1.056
Doméstico Não Regular	2.358	3.577	4.809	2.614	4.466	6.516	3.671	6.777	11.268
Internacional Não Regular	1.382	2.049	2.724	1.770	2.640	3.521	2.604	4.003	5.422
Total	5.321	7.469	9.674	6.311	9.361	12.663	9.406	14.472	21.020
Total Geral	39.163	50.991	64.240	48.046	64.614	84.006	77.907	106.679	145.672
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	41.916.592	55.218.030	72.740.426	53.047.221	73.380.718	101.508.234	85.440.793	132.292.359	204.835.042
Internacional Regular	15.290.307	21.331.880	29.760.627	21.206.459	29.586.486	41.277.996	40.438.032	56.419.779	78.717.762
Doméstico Não Regular	65.443.465	84.593.653	103.742.153	89.496.943	119.603.488	149.707.075	151.809.616	216.248.539	280.703.237
Internacional Não Regular	24.372.931	34.241.832	47.371.581	35.861.065	53.489.040	76.641.380	60.957.454	112.718.495	190.452.650
Total Geral	147.023.295	195.385.395	253.614.787	199.611.688	276.059.732	369.134.685	338.645.895	517.679.172	754.708.691
Rede TECA	32.000.597	53.239.321	81.351.120	41.502.593	78.694.274	129.941.280	62.942.497	148.943.769	290.064.966

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	1,70	7,31	6,72	6,69
Internacional Regular	11,29	8,32	6,27	5,28
Doméstico Não Regular	86,36	7,89	7,52	5,49
Internacional Não Regular	26,28	24,56	8,84	7,62
Aviação Geral	345,81	-28,95	6,78	6,79
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-13,12	9,71	4,98	5,89
Internacional Regular	-24,23	9,79	3,55	3,59
Doméstico Não Regular	8,87	12,60	4,54	4,26
Internacional Não Regular	16,99	14,19	5,20	4,25
Aviação Geral	120,63	7,32	5,35	4,71
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	82,37	17,05	4,99	5,89
Internacional Regular	17,45	-1,75	2,29	2,89
Doméstico Não Regular	2,19	5,99	4,54	4,26
Internacional Não Regular	-28,51	37,43	5,20	4,25
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-13,98	14,69	5,85	6,07
Internacional Regular	-4,91	11,51	6,76	6,67
Doméstico Não Regular	8,73	6,91	7,17	6,10
Internacional Não Regular	66,75	3,97	9,33	7,74
Rede TECA	24,61	5,55	8,13	6,59

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	6%	19%	8%	35%	23%	–	9%	–	107	0,74
2005*	1%	2%	5%	16%	55%	7%	14%	–	109	0,60
2010	5%	17%	6%	32%	28%	3%	9%	–	115	0,65
2015	5%	12%	6%	30%	32%	5%	10%	–	125	0,65
2025	5%	10%	6%	25%	35%	7%	12%	–	135	0,65

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	17%	40%	43%	–	–	173	0,17
2005*	1%	1%	–	3%	38%	39%	18%	–	170	0,15
2010	–	–	–	15%	32%	48%	5%	–	177	0,25
2015	–	–	–	15%	25%	52%	8%	–	186	0,27
2025	–	–	–	15%	18%	55%	12%	–	197	0,30

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico total do aeroporto no que concerne a embarque, desembarque e total.

Como os dados de movimento horário de passageiros para 2005 não foram disponibilizados pela INFRAERO, adotou-se uma análise simplificada tomando como referência o estudo de demanda para o Plano Diretor de SBEG, realizado em 2003 pelo Instituto de Aviação Civil – IAC.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	814
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	385
Internacional									
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	111
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	884
Total Geral	7/1	13:00-13:59	764	10/12	12:00-12:59	792	13/8	14:00-14:59	966

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
*** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 86% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes. O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		764			766			814	
2010	875	1.033	1.219	877	1.035	1.222	932	1.100	1.299
2015	1.114	1.315	1.553	1.117	1.319	1.557	1.187	1.401	1.654
2025	1.809	2.136	2.522	1.814	2.142	2.529	1.928	2.276	2.687

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 11% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes. O Quadro 8 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 8 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		***			***			385	
2010	***	***	***	***	***	***	390	588	794
2015	***	***	***	***	***	***	424	717	1.048
2025	***	***	***	***	***	***	572	1.049	1.748

*** Dado não disponível

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 2% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes. O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		***			***			111	
2010	***	***	***	***	***	***	145	166	186
2015	***	***	***	***	***	***	196	224	253
2025	***	***	***	***	***	***	320	376	431

*** Dado não disponível

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por cerca de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes. O Quadro 10 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 10 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		435			792			884	
2010	440	652	867	801	1.187	1.579	894	1.325	1.762
2015	501	747	996	912	1.360	1.814	1.018	1.518	2.025
2025	709	1.090	1.476	1.291	1.985	2.688	1.441	2.215	3.000

II.1.5 Tráfego Total Geral

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		764			792			966	
2010	925	1.112	1.328	959	1.153	1.376	1.169	1.406	1.679
2015	1.147	1.390	1.673	1.189	1.441	1.735	1.450	1.758	2.116
2025	1.840	2.237	2.723	1.907	2.319	2.822	2.326	2.828	3.442

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 12 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

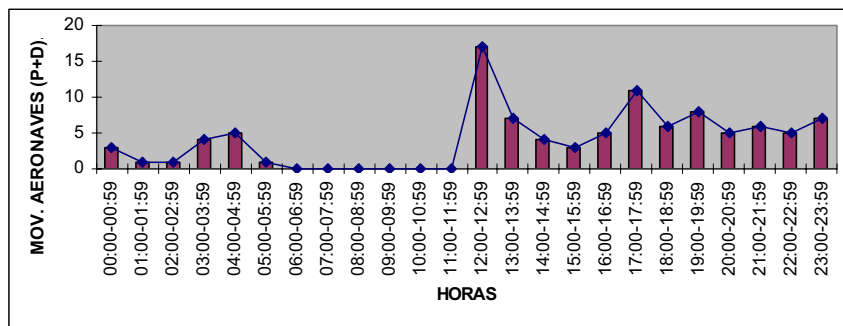
Quadro 12 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			12			15			17
Asa Rotativa			1			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	13/1	16:00-16:59	13	3/6	12:00-12:59	15	3/6	12:00-12:59	17

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 13 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 13 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	35%	5%	18%	12%	24%	6%	—	—	76
2010	30%	4%	18%	10%	27%	8%	3%	—	87
2015	26%	3%	18%	8%	30%	9%	6%	—	101
2025	20%	2%	18%	6%	33%	12%	9%	—	119

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 14 e 15 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 16, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Gerência de Estudos e Pesquisas - GEPQ

Quadro 14 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			15			17	
2010	12	16	20	16	20	25	18	23	29
2015	14	19	25	18	24	32	20	28	36
2025	20	27	37	25	34	47	28	39	53

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			—			—	
2010	1	1	2	—	—	—	—	—	—
2015	1	2	2	—	—	—	—	—	—
2025	2	2	3	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 16 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 17 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

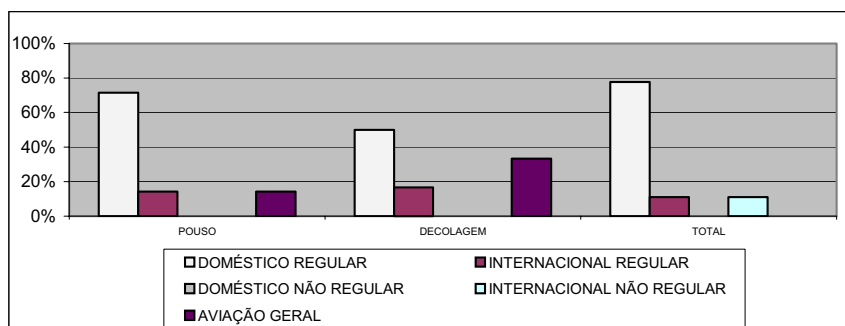
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			5			3			7
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			1			2			–
Internacional									
Regular			1			1			1
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			7			6			9
Aeronaves Cargueiras			3			1			1
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	27/4	17:00-17:59	10	17/8	19:00-19:59	7	10/6	17:00-17:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

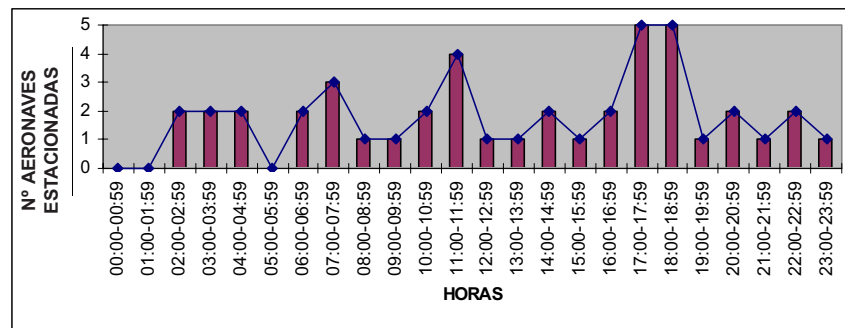
Figura 2 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (17:00 - 17:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
AT43															
B703 CRG															
B742															
B763															
B772															
E110															
MD11															
Total	2	3	4	4	5	5	5	5	6	6	7	7	7	8	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 18).

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	1%	—	6%	—	20%	30%	43%	—	244
2010	1%	—	3%	5%	15%	32%	44%	—	248
2015	1%	—	3%	5%	10%	35%	46%	—	255
2025	1%	—	3%	5%	6%	37%	48%	—	260

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 19 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		7			6			9	
2010	8	10	12	6	8	10	10	12	16
2015	9	12	15	8	10	13	11	16	19
2025	13	17	23	11	15	20	16	21	30

A partir das projeções médias constantes no Quadro 19 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 20, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 20 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	6	86	8	10	15
	Decolagem	1	14	2	2	2
	Total	7	100	10	12	17
Internacional Regular	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Internacional Não Regular	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	2
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	7	78	9	12	17
	Decolagem	2	22	3	4	4
	Total	9	100	12	16	21
Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	2
Total Geral	Pouso	8	80	10	14	19
	Decolagem	2	20	3	4	4
	Total	10	100	13	18	23

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 21 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 21 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	2	3	2	3	4	3	3	6
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4
Faixa 4	–	1	2	2	1	2	2	2	3	4
Faixa 5	2	2	2	3	2	3	3	3	4	5
Faixa 6	2	2	2	3	2	3	4	3	4	5
Faixa 7	2	2	2	3	2	3	4	3	4	6
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	9	10	12	16	11	16	19	16	21	30

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves cargueiras

Com base no Quadro 21, é mostrado a seguir, no Quadro 22, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 22 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	2	2	1	2	2	2	2	3
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 4	—	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3
Faixa 6	1	1	1	2	1	1	2	2	2	3
Faixa 7	2	2	2	3	2	3	3	2	3	3
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	7	8	9	11	8	10	11	10	13	16

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves cargueiras

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 23 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 23 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			—			—
Não Regular			3			2			—
Internacional									
Regular			—			1			4
Não Regular			—			—			1
Total Aeronaves Cargueiras			4			3			5
Total Aeronaves de Passageiros			—			—			5
Aeronaves Militares			—			—			—
Total Geral	25/3	11:00-11:59	4	29/11	13:00-13:59	3	7/11	09:00-09:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 5 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 5 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (09:00 - 09:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AC90															
AT43															
B763 CRG															
DC10 CRG															
DC10 CRG															
DC10 CRG															
FA50															
FK10															
MD11 CRG															
PA34															
Total	7	7	7	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 5 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 24).

Quadro 24 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	–	20%	80%	–
2010	–	–	–	15%	85%	–
2015	–	–	–	14%	86%	–
2025	–	–	–	12%	88%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 25 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 25 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			3			5	
2010	4	6	8	3	4	6	5	7	10
2015	5	7	9	4	5	7	6	10	12
2025	6	10	14	5	7	11	8	12	18

A partir das projeções médias constantes no Quadro 25 são apresentadas no Quadro 26, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 26 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Pouso	2	50	3	4	5
	Decolagem	2	50	3	4	5
	Total	4	100	6	8	10
Internacional Não Regular	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	1	100	1	2	2
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	3	60	4	6	7
	Decolagem	2	40	3	4	5
	Total	5	100	7	10	12
Aeronaves de Passageiros	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	5	100	7	9	12
	Total	5	100	7	9	12
Total Geral	Pouso	3	30	4	6	7
	Decolagem	7	70	10	13	17
	Total	10	100	14	19	24

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 27 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 27 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC4	1	1	2	3	2	4	4	2	4	6
Faixa FC5	4	4	5	7	4	6	8	6	8	12
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	5	5	7	10	6	10	12	8	12	18

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 27, é mostrado, a seguir, no Quadro 28, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 28 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC4	1	1	1	2	1	2	3	1	3	4
Faixa FC5	3	3	3	4	3	4	5	4	5	7
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	4	4	4	6	4	6	8	5	8	11

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Internacional de Porto Velho

Governador Jorge Teixeira de Oliveira

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Porto Velho/ Governador Jorge Teixeira de Oliveira, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	187.083	171.565	217.149	287.511
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	16.512	15.227	15.592	5.976
Internacional Não Regular	–	4	–	–
Aviação Geral	20	130	446	408
Total Geral	203.615	186.926	233.187	293.895
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	6.182	6.176	5.360	4.703
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	4.958	6.387	4.859	4.366
Internacional Não Regular	–	6	–	8
Aviação Geral	14	12	42	240
Total	11.154	12.581	10.261	9.317
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	494	946
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	572	582	6	476
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	572	582	500	1.422
Total Geral	11.726	13.163	10.761	10.739
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	4.894.130	4.444.280	4.637.800	3.118.074
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	99.490	201.990	1.088.630	216.617
Internacional Não Regular	–	3.000	–	–
Total Geral	4.993.620	4.649.270	5.726.430	3.334.691
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	325.318	382.912	450.701	447.856	527.178	620.550	846.761	996.744	1.173.293
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	17.351	26.325	35.391	22.146	37.831	55.195	34.986	64.580	107.376
Internacional Não Regular	95	142	189	145	217	289	294	452	613
Aviação Geral	3.835	5.506	7.907	5.109	7.749	11.752	8.887	15.363	26.559
Total Geral	346.599	414.885	494.188	475.256	572.975	687.786	890.928	1.077.139	1.307.841
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	7.282	8.572	10.089	9.044	10.646	12.532	15.461	18.200	21.424
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	5.422	8.226	11.059	5.985	10.224	14.917	8.330	15.376	25.565
Internacional Não Regular	11	17	23	15	22	30	22	34	47
Aviação Geral	1.278	1.835	2.635	1.459	2.214	3.357	2.221	3.840	6.639
Total	13.993	18.650	23.806	16.503	23.106	30.836	26.034	37.450	53.675
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	671	790	929	833	981	1.155	1.425	1.677	1.974
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	494	749	1.007	545	931	1.359	759	1.401	2.329
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1.165	1.539	1.936	1.378	1.912	2.514	2.184	3.078	4.303
Total Geral	15.161	20.189	25.742	17.881	25.018	33.350	28.218	40.528	57.978
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	5.155.819	6.791.921	8.947.209	6.524.908	9.025.966	12.485.703	10.509.378	16.272.209	25.195.095
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.394.324	1.802.334	2.210.307	1.906.802	2.548.246	3.189.626	3.234.422	4.607.344	5.980.602
Internacional Não Regular	4.085	6.044	8.785	5.648	8.953	13.551	8.171	16.592	30.364
Total Geral	6.554.228	8.600.299	11.166.301	8.437.358	11.583.165	15.688.880	13.751.971	20.896.145	31.206.061
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	15,40	5,90	6,60	6,58
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-28,74	34,52	7,52	5,49
Internacional Não Regular	–	–	8,85	7,61
Aviação Geral	173,24	68,28	7,07	7,08
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-8,71	12,76	4,43	5,51
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-4,15	13,51	4,44	4,17
Internacional Não Regular	–	16,27	5,29	4,45
Aviação Geral	157,85	50,21	3,83	5,66
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	-3,54	4,43	5,51
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-5,94	9,49	4,45	4,17
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-13,95	16,85	5,85	6,07
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	29,61	52,77	7,17	6,10
Internacional Não Regular	–	–	8,18	6,36
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	9%	11%	55%	25%	–	–	–	105	0,39
2005*	1%	–	–	39%	60%	–	–	–	125	0,26
2010	3%	2%	5%	45%	45%	–	–	–	109	0,41
2015	3%	2%	5%	38%	47%	5%	–	–	115	0,43
2025	3%	2%	5%	30%	50%	10%	–	–	122	0,45

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Porto Velho/Governador Jorge Teixeira de Oliveira, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico total do aeroporto no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	3/2	01:00-01:59	186	26/6	01:00-01:59	185	3/5	01:00-01:59	364

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

*** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		186			185			364	
2010	208	249	297	207	248	296	408	488	581
2015	257	310	372	256	308	370	503	606	728
2025	410	495	602	408	493	598	802	970	1.177

Identificado o período entre 01:00h e 01:59h do dia 03/05 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	182	50	244	303	485
	Desembarque	182	50	244	303	485
	Total	364	100	488	606	970

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Porto Velho/Governador Jorge Teixeira de Oliveira, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			7			6			8
Asa Rotativa			–			–			2
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	27/5	21:00-21:59	7	6/12	11:00-11:59	6	8/7	19:00-19:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			7			6			8
Asa Rotativa			–			–			2
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	27/5	21:00-21:59	7	6/12	11:00-11:59	6	8/7	19:00-19:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	80%	–	–	20%	–	–	–	–	30
2010	71%	2%	5%	22%	–	–	–	–	35
2015	68%	2%	5%	25%	–	–	–	–	38
2025	63%	2%	5%	30%	–	–	–	–	42

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		7			6			8	
2010	7	10	13	6	8	11	8	11	14
2015	9	12	16	7	10	14	10	14	19
2025	12	17	24	10	14	21	13	19	28

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			2	
2010	–	–	–	–	–	–	2	3	4
2015	–	–	–	–	–	–	2	3	5
2025	–	–	–	–	–	–	3	5	7

- Não opera no aeroporto

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Porto Velho/Governador Jorge Teixeira de Oliveira, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

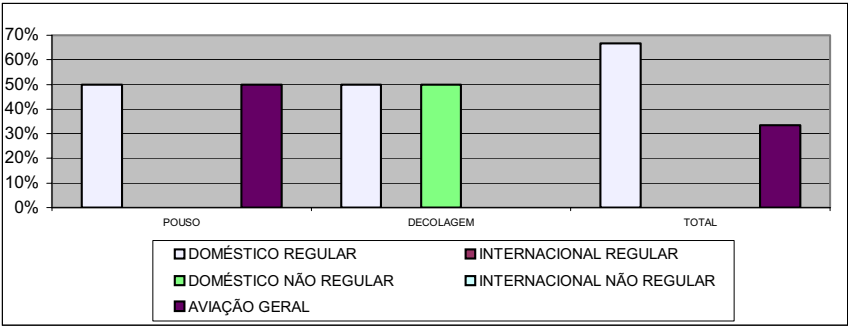
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			2
Não Regular			–			1			–
Aviação Geral			1			–			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			2			2			3
Aeronaves Cargueiras			–			1			–
Aeronaves Militares			2			1			2
Total Geral	8/7	18:00-18:59	4	22/7	20:00-20:59	4	8/7	18:00-18:59	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

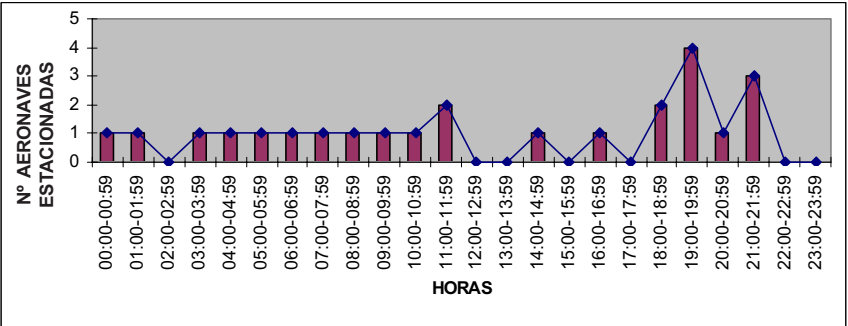
Figura 2 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (18:00 - 18:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
B703 MIL															
B703 MIL															
E110															
Total	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o mix de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	–	–	–	98%	–	–	–	133
2010	2%	–	–	–	98%	–	–	–	133
2015	2%	–	–	5%	86%	7%	–	–	136
2025	2%	–	–	10%	74%	14%	–	–	140

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			3	
2010	2	3	4	2	3	4	4	6	6
2015	3	4	5	3	4	5	4	6	8
2025	4	5	8	4	5	8	6	9	12

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	1	100	2	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	2	2	3
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	67	4	4	6
	Decolagem	1	33	2	2	3
	Total	3	100	6	6	9
Aeronaves Militares	Pouso	2	100	3	4	5
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	3	4	5
Total Geral	Pouso	4	80	7	8	11
	Decolagem	1	20	2	2	3
	Total	5	100	9	10	14

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	1	1	1	2	4
Faixa 5	2	2	4	4	2	3	4	2	3	4
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	1	1	2	2
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	3	4	6	6	4	6	8	6	9	12

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	1	1	1	1	2
Faixa 5	1	1	2	2	1	2	2	1	2	2
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	1	1	1	1
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	2	3	3	2	4	5	4	5	6

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Porto Velho/Governador Jorge Teixeira de Oliveira, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			1			1
Não Regular			2			1			2
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			3			2			3
Aeronaves de Passageiros			1			1			1
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	26/8	12:00-12:59	4	7/3	20:00-20:59	3	26/8	12:00-12:59	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 5 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 5 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (12:00 - 12:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B703(CRG)															
B722(CRG)															
B722(CRG)															
PA34															
Total	0	0	0	1	1	2	2	3	3	3	3	4	4	4	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 5 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 21).

Quadro 21 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	100%	–	–	–
2010	–	–	100%	–	–	–
2015	–	–	100%	–	–	–
2025	–	–	100%	–	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 22 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 22 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		3			2			3	
2010	3	4	5	2	2	3	3	4	5
2015	4	5	6	2	3	4	4	5	6
2025	5	7	10	4	5	7	5	8	10

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	100	2	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	2	2	3
Doméstico Não Regular	Pouso	2	100	2	3	5
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	2	3	5
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	3	100	4	5	8
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	3	100	4	5	8
Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	2
Total Geral	Pouso	4	100	5	7	10
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	4	100	5	7	10

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 24 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	3	3	4	5	4	5	6	5	8	10
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	3	3	4	5	4	5	6	5	8	10

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 24, é mostrado, a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	3	3	3	4	3	4	5	4	5	6
Faixa FC4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	3	3	3	4	3	4	5	4	5	6

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Internacional de Rio Branco

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Rio Branco, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	140.649	120.176	144.852	184.160
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	12.963	8.067	10.334	17.925
Internacional Não Regular	–	84	72	–
Aviação Geral	2.943	2.478	2.838	4.552
Total Geral	156.555	130.805	158.096	206.637
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	5.788	4.998	3.795	3.597
Internacional Regular	–	–	–	1
Doméstico Não Regular	3.977	2.847	2.501	1.820
Internacional Não Regular	–	4	10	21
Aviação Geral	1.673	2.016	2.394	2.454
Total	11.438	9.865	8.700	7.893
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	126	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	610	1.940
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	736	1.940
Total Geral	11.438	9.865	9.436	9.833
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	2.063.790	1.586.650	1.548.310	1.575.526
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	553.140	249.960	216.210	93.339
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	2.616.930	1.836.610	1.764.520	1.668.865
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	191.836	225.798	265.773	264.095	310.870	365.930	499.324	587.767	691.876
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	15.267	22.653	29.977	18.981	31.510	45.053	28.497	50.908	82.375
Internacional Não Regular	170	251	333	255	379	504	502	770	1.041
Aviação Geral	3.012	4.481	6.667	4.216	6.661	10.523	8.078	14.734	26.875
Total Geral	210.285	253.183	302.750	287.547	349.420	422.010	536.401	654.179	802.167
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	4.641	5.463	6.430	5.678	6.684	7.868	8.896	10.472	12.327
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	3.914	5.808	7.686	4.313	7.161	10.239	5.936	10.605	17.161
Internacional Não Regular	12	17	23	15	22	29	23	36	49
Aviação Geral	2.489	3.703	5.510	3.055	4.827	7.625	4.142	7.556	13.782
Total	11.056	14.991	19.649	13.061	18.694	25.761	18.997	28.669	43.319
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	154	181	213	188	221	261	295	347	409
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	684	1.014	1.343	753	1.251	1.789	1.037	1.853	2.998
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	838	1.195	1.556	941	1.472	2.050	1.332	2.200	3.407
Total Geral	11.894	16.186	21.205	14.002	20.166	27.811	20.329	30.869	46.726
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg									
Doméstico Regular	2.333.058	3.235.237	4.486.283	3.204.813	4.709.333	6.920.160	6.087.831	10.225.470	17.175.288
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	497.576	639.763	781.266	668.242	887.684	1.105.949	1.095.393	1.548.951	1.999.782
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	2.830.634	3.875.000	5.267.549	3.873.055	5.597.017	8.026.109	7.183.224	11.774.421	19.175.070
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	9,40	4,16	6,60	6,58
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	11,41	4,79	6,82	4,91
Internacional Não Regular	–	–	8,59	7,35
Aviação Geral	15,65	-0,31	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-14,66	8,72	4,12	4,59
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-22,94	26,12	4,28	4,00
Internacional Não Regular	–	4,14	5,29	5,05
Aviação Geral	13,62	8,58	5,44	4,58
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	4,07	4,61
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	-12,17	4,29	4,01
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-8,61	15,48	7,80	8,06
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-44,74	46,96	6,77	5,73
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	16%	52%	32%	–	–	–	92	0,41
2005*	–	–	–	35%	65%	–	–	–	129	0,29
2010	5%	5%	10%	46%	34%	–	–	–	98	0,42
2015	5%	5%	8%	37%	45%	–	–	–	103	0,45
2025	5%	5%	5%	30%	50%	5%	–	–	112	0,50

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Rio Branco, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

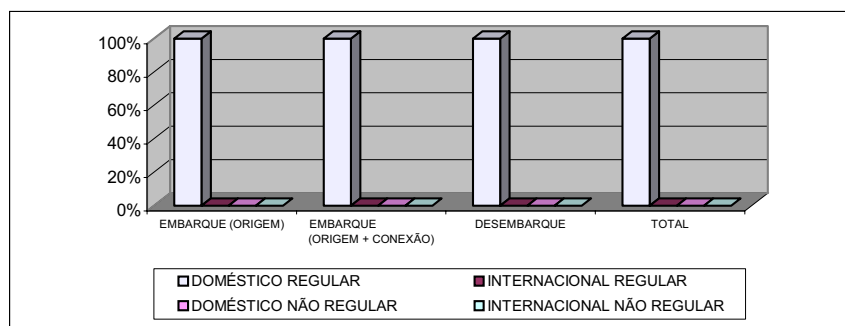
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	1/10	01:00-01:59	156	27/10	00:00-00:59	169	29/10	00:00-00:59	155	19/9	01:00-01:59	232
Não Regular	7/10	14:00-14:59	82	7/10	14:00-14:59	82	28/10	12:00-12:59	57	23/9	14:00-14:59	93
Internacional												
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	1/10	01:00-01:59	156	27/10	00:00-00:59	169	29/10	00:00-00:59	155	19/9	01:00-01:59	232

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 89% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Rio Branco. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		156			169			155			232	
2010	171	201	236	185	218	256	170	200	235	254	299	352
2015	223	263	309	242	285	335	222	261	307	332	391	460
2025	359	422	497	389	457	538	356	419	494	533	628	739

Identificado o período entre 01:00h e 01:59h do dia 19/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

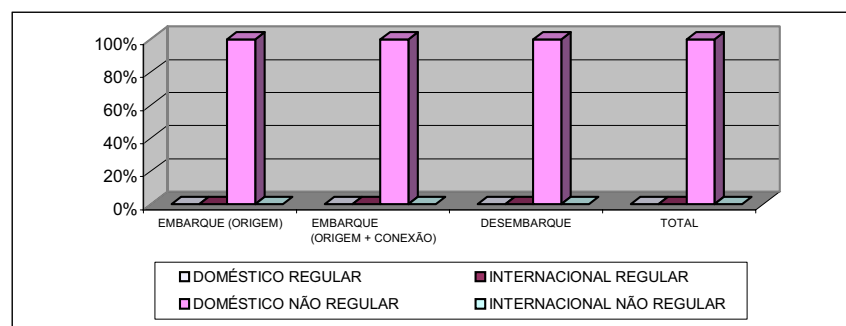
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	123	53	158	207	333
	Embarque (Origem + Conexão)	123	53	158	207	333
	Desembarque	109	47	141	184	295
	Total	232	100	299	391	628
Total Geral	Embarque (Origem)	123	53	158	207	333
	Embarque (Origem + Conexão)	123	53	158	207	333
	Desembarque	109	47	141	184	295
	Total	232	100	299	391	628

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 11% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Rio Branco. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		82			82			57			93	
2010	87	129	174	87	129	174	60	89	121	98	146	197
2015	99	163	237	99	163	237	69	113	165	112	185	269
2025	125	224	373	125	224	373	87	156	259	142	254	423

Identificado o período entre 14:00h e 14:59h do dia 23/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	93	100	146	185	254
	Embarque (Origem + Conexão)	93	100	146	185	254
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	93	100	146	185	254
Total Geral	Embarque (Origem)	93	100	146	185	254
	Embarque (Origem + Conexão)	93	100	146	185	254
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	93	100	146	185	254

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Não Regular

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—			—	
2010	3	4	6	3	4	6	2	3	4	5	7	10
2015	3	6	8	3	6	8	2	4	5	6	9	13
2025	4	8	13	4	8	13	3	5	8	7	13	21

- Não opera no aeroporto

No Quadro 12, são apresentadas as previsões médias de demanda de passageiros na hora-pico do tráfego em questão, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

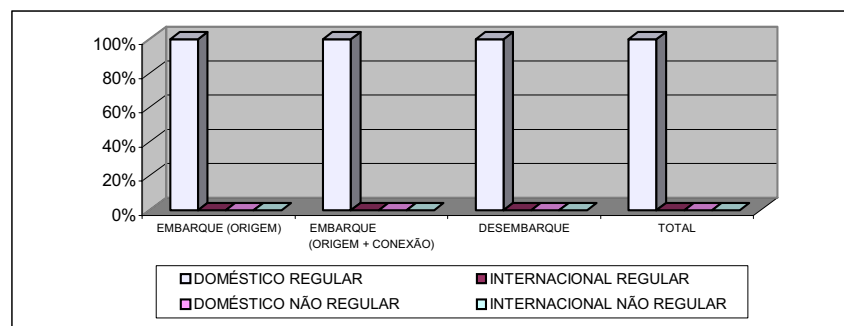
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	7	9	13
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	7	9	13
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	–	–	7	9	13
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	7	9	13
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	7	9	13
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	–	–	7	9	13

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		156			169			155			232	
2010	171	201	236	185	218	256	170	200	235	254	299	352
2015	223	263	309	242	285	335	222	261	307	332	391	460
2025	359	422	497	389	457	538	356	419	494	533	628	739

Identificado o período entre 01:00h e 01:59h do dia 19/09 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	123	53	158	207	333
	Embarque (Origem + Conexão)	123	53	158	207	333
	Desembarque	109	47	141	184	295
	Total	232	100	299	391	628
Total Geral	Embarque (Origem)	123	53	158	207	333
	Embarque (Origem + Conexão)	123	53	158	207	333
	Desembarque	109	47	141	184	295
	Total	232	100	299	391	628

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 15 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Rio Branco, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

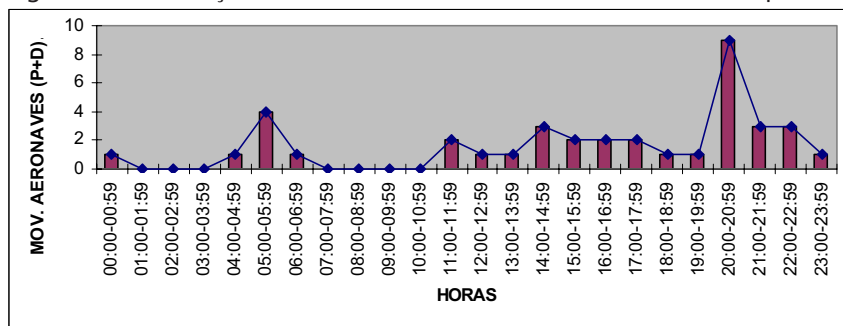
Quadro 15 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)							
	Pouso			Decolagem			Total	
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora
Asa Fixa			6			6		
Asa Rotativa			1			1		
Toque Arremetida			—			—		
Total Geral	16/12	16:00-16:59	7	17/12	14:00-14:59	7	28/9	20:00-20:59

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 16 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 16 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	78%	—	—	22%	—	—	—	—	32
2010	65%	3%	3%	25%	4%	—	—	—	42
2015	59%	3%	3%	27%	8%	—	—	—	49
2025	52%	3%	3%	30%	12%	—	—	—	56

Os Quadros 17 e 18 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 19, o volume de toque arremetida na hora pico de pista.

Quadro 17 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		6			6			7	
2010	7	9	12	7	9	12	8	10	14
2015	7	11	15	7	11	15	9	12	17
2025	10	15	23	10	15	23	12	18	27

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			2	
2010	1	1	2	1	1	2	2	3	4
2015	1	2	2	1	2	2	2	4	5
2025	2	3	4	2	3	4	3	5	8

Quadro 19 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Rio Branco, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

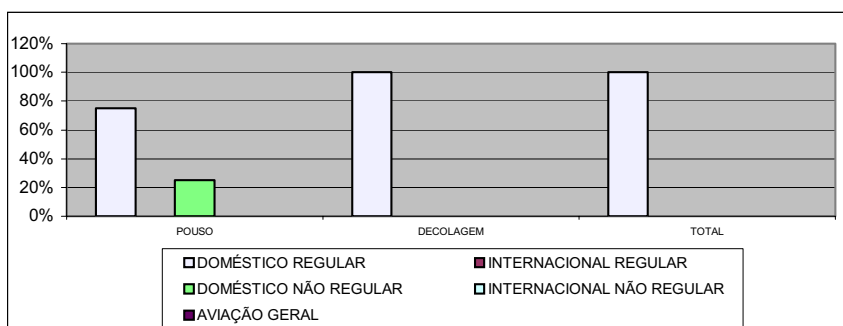
Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			3			4			6
Não Regular			1			—			—
Aviação Geral			—			—			—
Internacional									
Regular			—			—			—
Não Regular			—			—			—
Total Aeronaves de Passageiros			4			4			6
Aeronaves Cargueiras			—			—			—
Aeronaves Militares			—			—			—
Total Geral	11/2	04:00-04:59	4	20/1	05:00-05:59	4	22/2	05:00-05:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

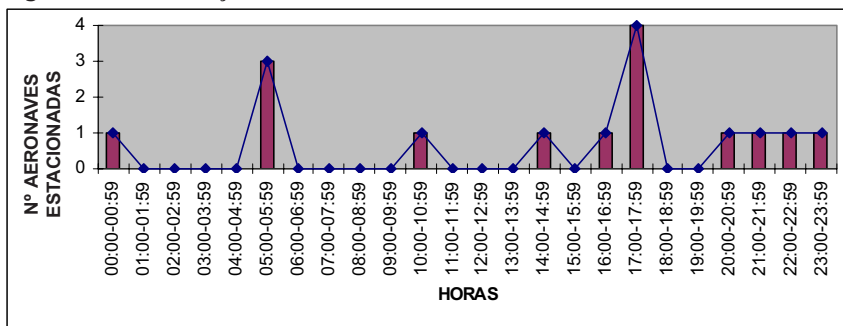
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (05:00 - 05:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B733															
B737															
B737															
Total	1	1	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 21).

Quadro 21 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2005	—	—	—	—	100%	—	—	—	132	—
2010	—	—	—	5%	95%	—	—	—	133	—
2015	—	—	—	3%	97%	—	—	—	134	—
2025	—	—	—	2%	93%	5%	—	—	138	—

- Não opera no aeroporto

No Quadro 22 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			4			6	
2010	5	6	8	5	6	8	7	10	12
2015	5	8	11	5	8	11	8	12	16
2025	6	10	14	6	10	14	9	14	22

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	3	50	5	6	7
	Decolagem	3	50	5	6	7
	Total	6	100	10	12	14
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	3	50	5	6	7
	Decolagem	3	50	5	6	7
	Total	6	100	10	12	14
Total Geral	Pouso	3	50	5	6	7
	Decolagem	3	50	5	6	7
	Total	6	100	10	12	14

A seguir no Quadro 24 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	1	3	4	2	4	6	2	4	8
Faixa 5	6	6	7	8	6	8	10	5	8	12
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	6	7	10	12	8	12	16	9	14	22

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 24, é mostrado a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	1	2	2	1	2	3	1	2	4
Faixa 5	3	3	4	4	3	4	5	3	4	6
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	3	4	6	6	4	6	8	5	7	11

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 26 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Rio Branco, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 26 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			1			1			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			1
Aeronaves de Passageiros			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	25/12	09:00-09:59	1	25/12	10:00-10:59	1	25/12	09:00-09:59	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (09:00 - 09:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
DC87 CRG															
Total	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 27).

Quadro 27 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	–	100%	–	–
2010	–	–	–	100%	–	–
2015	–	–	–	100%	–	–
2025	–	–	–	100%	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 28 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 28 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	1	1	2	1	1	2	1	1	2
2015	1	2	3	1	2	3	1	2	3
2025	2	3	5	2	3	5	2	3	5

A partir das projeções médias constantes no Quadro 28 são apresentadas no Quadro 29, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 29 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Total Geral	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 30 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 30 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC4	1	1	1	2	1	2	3	2	3	5
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	1	1	1	2	1	2	3	2	3	5

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 30, é mostrado, a seguir, no Quadro 31, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 31 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC4	1	1	1	1	1	1	2	1	2	3
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	1	1	1	1	1	1	2	1	2	3

- Não opera no aeroporto

Tefé

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Tefé, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	19.536	23.604	17.708	18.921
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	3.696	3.445	5.331	4.154
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	770	279	608	207
Total Geral	24.002	27.328	23.647	23.282
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	2.632	3.414	1.670	1.820
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	2.803	2.603	2.696	2.722
Internacional Não Regular	2	–	–	–
Aviação Geral	547	253	440	165
Total	5.984	6.270	4.806	4.707
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	2	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	2	–
Total Geral	5.984	6.270	4.808	4.707
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	72.780	44.850	31.280	141.075
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	203.780	192.720	218.240	201.773
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	276.560	237.570	249.520	342.848
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
– Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	26.287	30.941	36.419	36.189	42.599	50.143	68.423	80.542	94.808
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	6.674	9.903	13.105	8.298	13.775	19.696	12.458	22.255	36.012
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	810	1.205	1.793	1.134	1.792	2.830	2.173	3.963	7.230
Total Geral	33.771	42.049	51.317	45.621	58.166	72.669	83.054	106.760	138.050
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	2.063	2.428	2.858	2.423	2.852	3.357	3.915	4.609	5.425
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	2.905	4.310	5.703	3.234	5.368	7.676	4.450	7.951	12.865
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	476	709	1.055	590	933	1.474	790	1.441	2.629
Total	5.444	7.447	9.616	6.247	9.153	12.507	9.155	14.001	20.919
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	2	3	4	2	4	5	3	6	9
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	2	3	4	2	4	5	3	6	9
Total Geral	5.446	7.450	9.620	6.249	9.157	12.512	9.158	14.007	20.919
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	70.179	92.450	121.787	88.815	122.859	169.952	143.051	221.493	342.950
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	279.856	361.748	443.633	382.716	511.461	640.193	649.184	924.745	1.200.373
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	350.035	454.198	565.420	471.531	634.320	810.145	792.235	1.146.238	1.543.323
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-1,06	10,34	6,60	6,58
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	3,97	18,98	6,82	4,91
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-35,46	42,23	8,26	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-11,57	5,93	3,27	4,92
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-0,97	9,63	4,49	4,01
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-32,93	33,85	5,64	4,44
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	5,92	4,14
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	24,68	-8,11	5,85	6,07
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-0,33	12,39	7,17	6,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	84%	–	16%	–	–	–	–	43	0,25
2005*	–	10%	47%	43%	–	–	–	–	60	0,08
2010	5%	45%	30%	20%	–	–	–	–	46	0,28
2015	5%	43%	25%	22%	5%	–	–	–	52	0,29
2025	5%	40%	20%	25%	10%	–	–	–	58	0,30

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Tefé, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

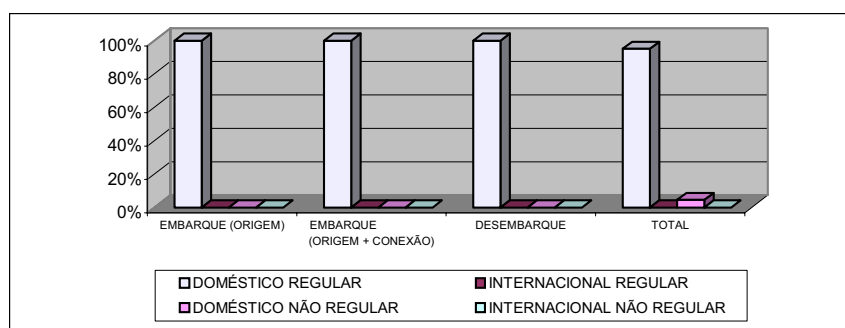
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	17/9	12:00-12:59	48	17/9	12:00-12:59	48	7/7	09:00-09:59	49	15/9	09:00-09:59	82
Não Regular	5/11	12:00-12:59	20	5/11	12:00-12:59	20	18/7	11:00-11:59	15	17/12	16:00-16:59	23
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	30/7	12:00-12:59	49	30/7	12:00-12:59	49	7/7	09:00-09:59	49	15/9	09:00-09:59	86

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 81% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Tefé. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		48			48			49			82	
2010	57	67	79	57	67	79	58	68	80	97	114	134
2015	69	81	95	69	81	95	70	83	97	117	138	163
2025	114	134	158	114	134	158	117	137	162	195	230	270

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 15/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

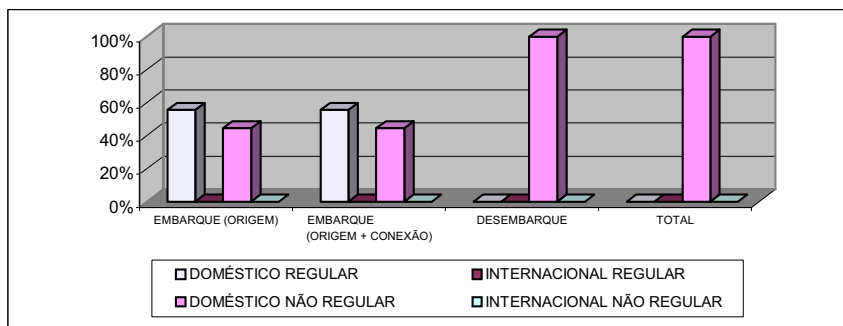
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	30	37	42	51	84
	Embarque (Origem + Conexão)	30	37	42	51	84
	Desembarque	52	63	72	87	146
	Total	82	100	114	138	230
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	4	100	6	7	11
	Embarque (Origem + Conexão)	4	100	6	7	11
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	4	100	6	7	11
Total Geral	Embarque (Origem)	34	40	48	58	95
	Embarque (Origem + Conexão)	34	40	48	58	95
	Desembarque	52	60	72	87	146
	Total	86	100	120	145	241

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 19% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Tefé. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		20			20			15			23	
2010	22	33	44	22	33	44	17	25	33	26	38	51
2015	24	39	57	24	39	57	18	30	43	27	45	66
2025	33	60	99	33	60	99	25	45	74	38	69	113

Identificado o período entre 16:00h e 16:59h do dia 17/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

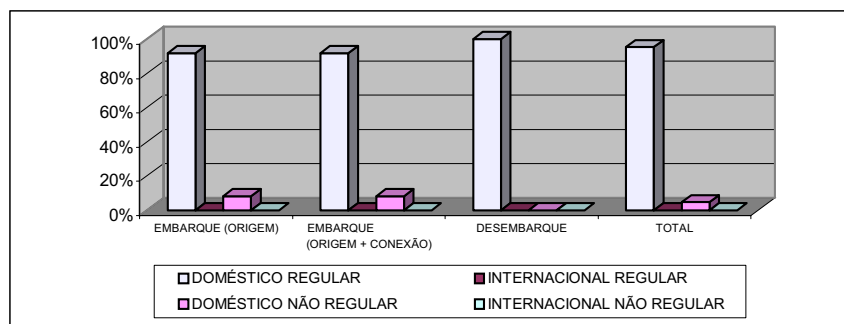
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	5	22	8	10	15
	Embarque (Origem + Conexão)	5	22	8	10	15
	Desembarque	18	78	30	35	54
	Total	23	100	38	45	69
Total Geral	Embarque (Origem)	5	22	8	10	15
	Embarque (Origem + Conexão)	5	22	8	10	15
	Desembarque	18	78	30	35	54
	Total	23	100	38	45	69

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		49			49			49			86	
2010	57	71	86	57	71	86	57	71	86	100	124	152
2015	71	90	113	71	90	113	71	90	113	124	158	198
2025	118	152	197	118	152	197	118	152	197	208	267	345

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 15/09 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	30	37	43	55	93
	Embarque (Origem + Conexão)	30	37	43	55	93
	Desembarque	52	63	75	96	162
	Total	82	100	118	151	255
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	4	100	6	7	12
	Embarque (Origem + Conexão)	4	100	6	7	12
	Desembarque	—	—	—	—	—
	Total	4	100	6	7	12
Total Geral	Embarque (Origem)	34	40	49	62	105
	Embarque (Origem + Conexão)	34	40	49	62	105
	Desembarque	52	60	75	96	162
	Total	86	100	124	158	267

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Tefé, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			2			7			2
Asa Rotativa			4			–			6
Toque Arremetida			–			–			13
Total Geral	27/9	18:00-18:59	6	5/11	16:00-16:59	7	27/9	18:00-18:59	21*

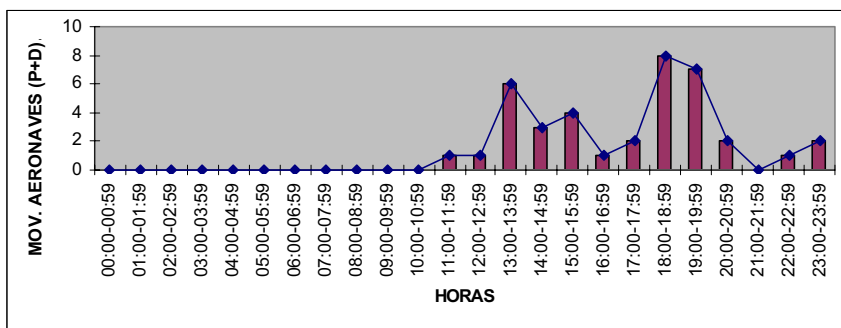
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

* Inclui toque-arremetida

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: Toque Arremetida não está incluída no gráfico.

O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	87%	–	13%	–	–	–	–	–	19
2010	72%	5%	18%	5%	–	–	–	–	25
2015	57%	10%	25%	8%	–	–	–	–	30
2025	45%	13%	30%	12%	–	–	–	–	36

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			7			2	
2010	2	3	3	7	9	12	2	3	3
2015	2	3	4	8	11	15	2	3	4
2025	3	4	6	10	15	23	3	4	6

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			–			6	
2010	4	5	7	–	–	–	6	8	10
2015	4	6	9	–	–	–	7	9	13
2025	6	9	13	–	–	–	8	13	19

- Não opera no aeroporto

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			13	
2010	–	–	–	–	–	–	13	17	23
2015	–	–	–	–	–	–	14	20	28
2025	–	–	–	–	–	–	18	28	42

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Tefé, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para decolagem e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de pouso.

Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

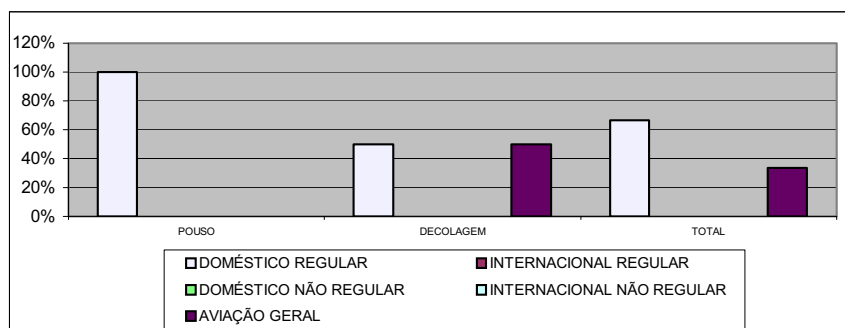
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			1			2
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			–			1			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			2			2			3
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			2			2
Total Geral	10/10	13:00-13:59	3	20/1	13:00-13:59	4	20/1	13:00-13:59	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de páio do aeroporto.

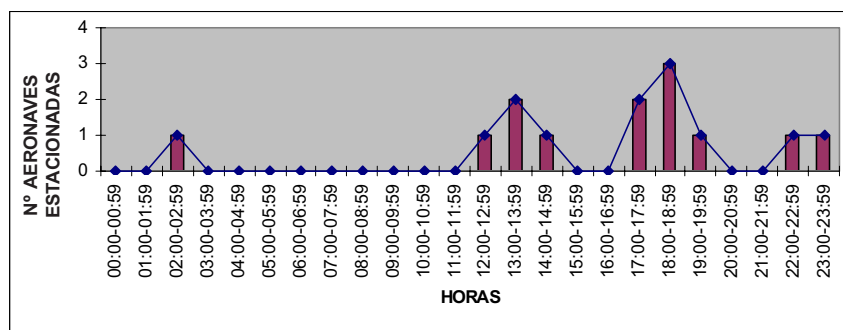
Figura 5 - Hora-Pico de Páio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de páio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Páio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (13:00 - 13:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B732															
C130 MIL															
DHC5 MIL															
P32R															
Total	3	3	3	3	4	4	3	2	2	2	2	2	1	0	0

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	7%	—	—	93%	—	—	—	—	94
2010	2%	2%	4%	92%	—	—	—	—	95
2015	2%	3%	5%	82%	8%	—	—	—	96
2025	2%	4%	6%	72%	16%	—	—	—	98

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			3	
2010	2	3	4	2	3	4	3	4	6
2015	2	4	5	2	4	5	4	6	7
2025	3	5	7	3	5	7	5	8	11

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	1	2	3
	Decolagem	1	50	1	2	3
	Total	2	100	2	4	6
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	2	2	2
	Total	1	100	2	2	2
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	33	1	2	3
	Decolagem	2	67	3	4	5
	Total	3	100	4	6	8
Aeronaves Militares	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	2	100	3	4	5
	Total	2	100	3	4	5
Total Geral	Pouso	1	20	1	2	3
	Decolagem	4	80	6	8	10
	Total	5	100	7	10	13

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 2	–	–	–	1	–	–	1	–	–	2
Faixa 3	–	–	1	2	1	2	2	1	2	2
Faixa 4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3
Faixa 5	–	–	–	–	–	1	1	1	2	2
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	3	3	4	6	4	6	7	5	8	11

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 2	–	–	–	1	–	–	1	–	–	1
Faixa 3	–	–	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 4	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Faixa 5	–	–	–	–	–	1	1	1	1	1
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	2	3	4	3	4	5	4	5	6

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Internacional de Tabatinga

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Tabatinga, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	25.214	22.866	22.830	24.659
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	746	2.478	3.390	3.236
Internacional Não Regular	–	–	–	4
Aviação Geral	1.444	939	462	821
Total Geral	27.404	26.283	26.682	28.720
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	896	1.236	652	688
Internacional Regular	–	–	–	2
Doméstico Não Regular	376	765	978	724
Internacional Não Regular	–	–	–	1
Aviação Geral	514	507	200	175
Total	1.786	2.508	1.830	1.590
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	1.786	2.508	1.830	1.590
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	193.330	121.000	89.050	74.004
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	15.120	28.530	32.740	25.786
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	208.450	149.530	121.790	99.790
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	31.268	36.604	42.852	42.634	49.914	58.436	79.081	92.584	108.394
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	3.823	5.745	7.670	4.824	8.139	11.771	7.454	13.565	22.290
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	1.699	2.527	3.760	2.378	3.757	5.935	4.556	8.311	15.159
Total Geral	36.790	44.876	54.282	49.836	61.810	76.142	91.091	114.460	145.843
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	813	952	1.114	1.019	1.193	1.397	1.772	2.075	2.430
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.062	1.595	2.130	1.176	1.985	2.871	1.620	2.949	4.846
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	606	902	1.343	743	1.174	1.854	1.012	1.846	3.368
Total	2.481	3.449	4.587	2.938	4.352	6.122	4.404	6.870	10.644
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	2.481	3.449	4.587	2.938	4.352	6.122	4.404	6.870	10.644
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	156.187	216.584	300.336	214.547	315.268	463.273	407.552	684.548	1.149.807
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	40.158	51.634	63.055	53.933	71.644	89.260	88.408	125.014	161.400
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	196.345	268.218	363.391	268.480	386.912	552.533	495.960	809.562	1.311.207
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-0,74	8,22	6,40	6,37
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	63,09	12,16	7,22	5,24
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-17,16	25,21	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-8,43	6,71	4,62	5,69
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	24,41	17,11	4,47	4,04
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-30,17	38,81	5,41	4,63
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-27,39	23,96	7,80	8,06
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	19,48	14,90	6,77	5,73
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	56%	–	44%	–	–	–	–	64	0,55
2005*	–	4%	16%	80%	–	–	–	–	81	0,24
2010	5%	35%	12%	28%	20%	–	–	–	70	0,55
2015	5%	32%	10%	25%	28%	–	–	–	76	0,55
2025	5%	30%	8%	22%	35%	–	–	–	81	0,55

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	100%	–	–	–	153	0,01
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Tabatinga, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

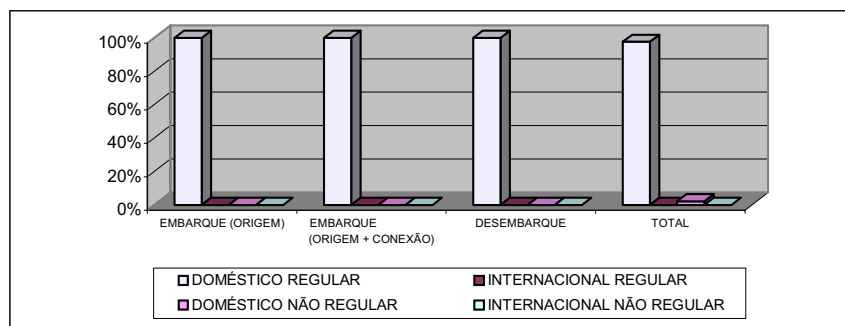
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qty	Data	Hora	Qty	Data	Hora	Qty	Data	Hora	Qty
Doméstico												
Regular	9/2	10:00-10:59	80	9/2	10:00-10:59	80	10/1	09:00-09:59	89	5/11	09:00-09:59	130
Não Regular	9/6	13:00-13:59	65	9/6	13:00-13:59	65	11/12	08:00-08:59	85	22/12	20:00-20:59	92
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	20/10	10:00-10:59	81	20/10	10:00-10:59	81	20/4	20:00-20:59	90	10/1	09:00-09:59	133

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 86% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Tabatinga. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		80			80			89			130	
2010	93	109	128	93	109	128	104	122	142	152	178	208
2015	121	142	166	121	142	166	134	157	184	196	230	269
2025	179	210	246	179	210	246	200	234	274	292	341	400

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 05/11 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

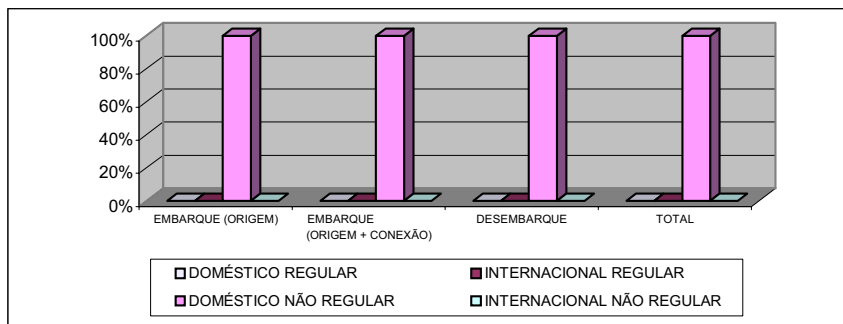
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	68	52	93	120	179
	Embarque (Origem + Conexão)	68	52	93	120	179
	Desembarque	62	48	85	110	162
	Total	130	100	178	230	341
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	3	100	4	5	8
	Embarque (Origem + Conexão)	3	100	4	5	8
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	3	100	4	5	8
Total Geral	Embarque (Origem)	71	53	97	125	187
	Embarque (Origem + Conexão)	71	53	97	125	187
	Desembarque	62	47	85	110	162
	Total	133	100	182	235	349

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 14% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Tabatinga. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		65			65			85			92	
2010	69	103	143	69	103	143	90	135	187	98	146	202
2015	77	126	188	77	126	188	100	165	246	108	179	266
2025	102	186	318	102	186	318	133	243	416	144	263	450

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 22/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

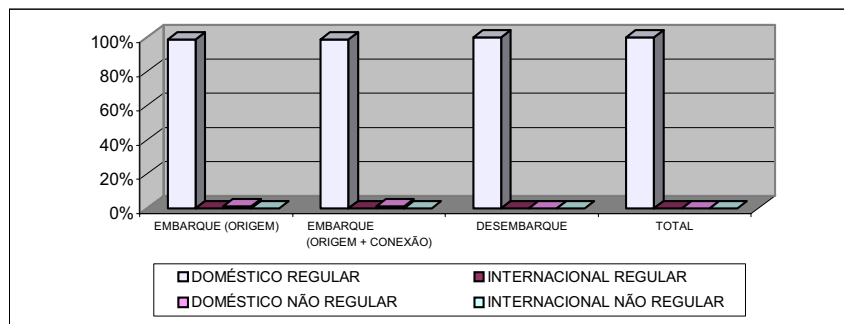
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	92	100	146	179	263
	Total	92	100	146	179	263
Total Geral	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	92	100	146	179	263
	Total	92	100	146	179	263

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		81			81			90			133	
2010	95	116	141	95	116	141	106	129	156	157	191	231
2015	129	160	198	129	160	198	144	178	220	212	263	324
2025	189	238	303	189	238	303	210	264	336	310	390	497

Identificado o período entre 09:00h e 09:59h do dia 10/01 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	44	33	63	87	129
	Embarque (Origem + Conexão)	44	33	63	87	129
	Desembarque	89	67	128	176	261
	Total	133	100	191	263	390
Total Geral	Embarque (Origem)	44	33	63	87	129
	Embarque (Origem + Conexão)	44	33	63	87	129
	Desembarque	89	67	128	176	261
	Total	133	100	191	263	390

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Tabatinga, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

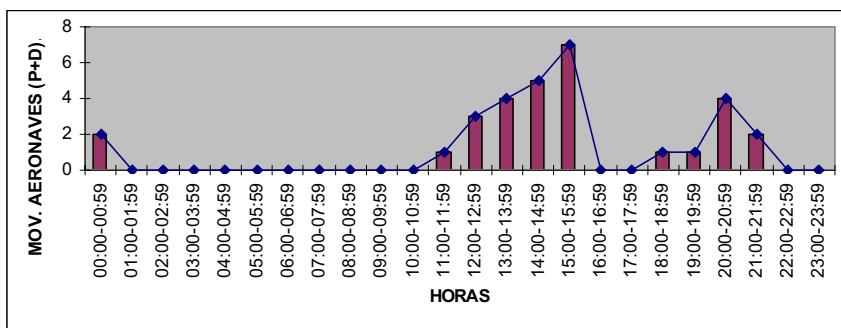
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			3			3			5
Asa Rotativa			–			–			2
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	14/4	18:00-18:59	3	15/1	15:00-15:59	3	20/1	15:00-15:59	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	72%	14%	–	14%	–	–	–	–	24
2010	62%	12%	10%	16%	–	–	–	–	33
2015	60%	11%	8%	21%	–	–	–	–	36
2025	57%	10%	6%	27%	–	–	–	–	41

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		3			3			5	
2010	4	5	6	4	5	6	6	8	11
2015	4	6	9	4	6	9	7	10	14
2025	5	8	13	5	8	13	9	14	21

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			2	
2010	–	–	–	–	–	–	2	3	4
2015	–	–	–	–	–	–	3	4	6
2025	–	–	–	–	–	–	4	6	9

- Não opera no aeroporto

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Tabatinga, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

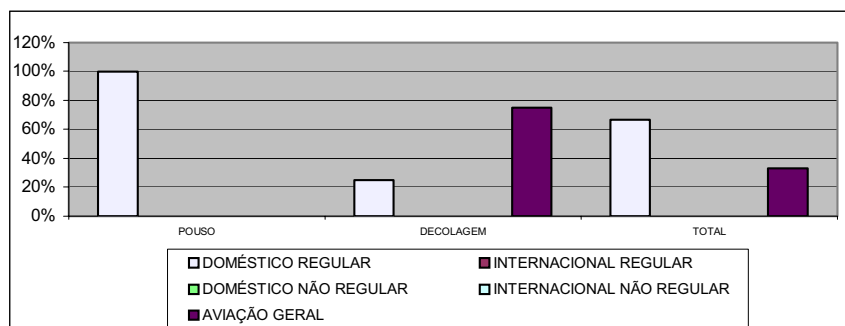
Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			1			2
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			–			3			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			2			4			3
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			2			2
Total Geral	29/3	13:00-13:59	2	20/1	15:00-15:59	6	29/3	14:00-14:59	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de páio do aeroporto.

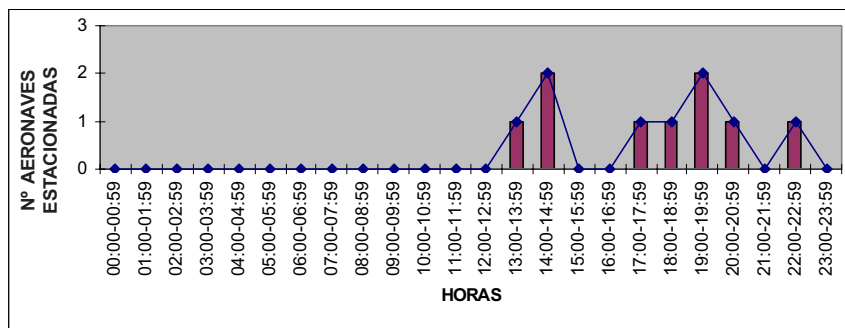
Figura 5 - Hora-Pico de Páio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de páio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Páio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (14:00 - 14:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B732															
B732															
C208 MIL															
DHC5 MIL															
PA34															
Total	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	14%	—	—	77%	—	—	—	—	92
2010	12%	—	—	65%	23%	—	—	—	98
2015	10%	—	—	58%	32%	—	—	—	103
2025	8%	—	—	50%	42%	—	—	—	108

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			4			3	
2010	2	3	4	4	6	8	3	4	6
2015	2	4	5	5	7	10	4	6	8
2025	3	5	7	6	10	15	5	7	11

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	2	100	3	4	5
	Total	2	100	3	4	5
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	3	100	4	6	7
	Total	3	100	4	6	7
Aeronaves Militares	Pouso	2	100	3	4	5
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	2	100	3	4	5
Total Geral	Pouso	2	40	3	4	5
	Decolagem	3	60	4	6	7
	Total	5	100	7	10	12

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	2	1	2	3	2	2	4
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	2	2	2	2	2	2	3	2	3	5
Faixa 5	—	—	1	2	1	2	2	1	2	2
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	3	3	4	6	4	6	8	5	7	11

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	2	2	2	2	2	2	2	1	2	3
Faixa 5	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	3	3	4	4	4	4	5	3	4	6

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

VII

*Superintendência
Regional do
Norte*



Internacional de Belém

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1, consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Belém, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	1.161.384	1.124.086	1.261.307	1.407.327
Internacional Regular	31.939	38.234	42.479	42.357
Doméstico Não Regular	7.356	6.325	18.994	55.933
Internacional Não Regular	1.289	735	753	7.772
Aviação Geral	4.705	3.077	7.432	10.325
Total Geral	1.206.673	1.172.457	1.330.965	1.523.714
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	25.039	21.789	21.257	20.522
Internacional Regular	987	1.093	1.177	1.537
Doméstico Não Regular	4.352	3.677	3.170	2.049
Internacional Não Regular	6	4	25	374
Aviação Geral	3.784	3.200	4.442	5.409
Total	34.168	29.763	30.071	29.891
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	1.674	1.838	2.039	1.495
Internacional Regular	–	144	326	238
Doméstico Não Regular	1.032	1.118	1.202	2.358
Internacional Não Regular	14	26	56	115
Total	2.720	3.126	3.623	4.206
Total Geral	36.888	32.889	33.694	34.097
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	19.860.860	18.964.170	17.983.390	14.931.687
Internacional Regular	604.250	1.087.340	2.210.740	893.313
Doméstico Não Regular	30	1.530	145.590	1.436.699
Internacional Não Regular	–	1.120	28.570	6.500
Total Geral	20.465.140	20.054.160	20.368.290	17.268.199
Rede TECA	1.813.000	2.336.000	2.743.000	1.760.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	1.671.408	1.968.804	2.319.115	2.304.076	2.714.225	3.197.385	4.368.005	5.145.601	6.061.625
Internacional Regular	73.454	83.853	94.266	99.352	114.114	128.896	163.172	192.204	221.287
Doméstico Não Regular	22.062	33.472	45.000	28.159	48.102	70.180	44.484	82.112	136.528
Internacional Não Regular	1.806	2.668	3.540	2.705	4.021	5.352	5.333	8.172	11.045
Aviação Geral	8.433	12.545	18.664	11.803	18.647	29.457	22.613	41.246	75.233
Total Geral	1.777.163	2.101.342	2.480.585	2.446.095	2.899.109	3.431.270	4.603.607	5.469.335	6.505.718
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	26.584	31.314	36.886	31.142	36.685	43.216	51.848	61.078	71.951
Internacional Regular	1.739	1.986	2.232	2.116	2.431	2.746	2.687	3.165	3.644
Doméstico Não Regular	3.244	4.922	6.617	3.610	6.167	8.997	5.172	9.548	15.875
Internacional Não Regular	47	70	93	60	89	118	90	138	187
Aviação Geral	4.685	6.969	10.369	5.758	9.096	14.369	7.797	14.222	25.942
Total	36.299	45.261	56.197	42.686	54.468	69.446	67.594	88.151	117.599
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	2.242	2.641	3.111	2.626	3.094	3.645	4.373	5.152	6.069
Internacional Regular	355	405	456	432	496	561	549	646	744
Doméstico Não Regular	1.265	1.919	2.580	1.407	2.405	3.509	2.017	3.723	6.191
Internacional Não Regular	106	157	208	134	200	266	202	310	419
Total	3.968	5.122	6.355	4.599	6.195	7.981	7.141	9.831	13.423
Total Geral	40.267	50.383	62.552	47.285	60.663	77.427	74.735	97.982	131.022
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	19.796.336	26.078.329	34.353.793	25.053.101	34.656.189	47.940.231	40.351.912	62.478.935	96.739.338
Internacional Regular	2.385.713	3.328.366	4.643.485	3.308.797	4.616.314	6.440.515	6.309.457	8.803.054	12.282.160
Doméstico Não Regular	249.293	320.531	391.427	334.800	444.744	554.098	548.809	776.049	1.001.923
Internacional Não Regular	30.541	45.186	65.679	42.226	66.934	101.304	61.087	124.038	226.997
Total Geral	22.461.883	29.772.412	39.454.384	28.738.924	39.784.181	55.036.148	47.271.265	72.182.076	110.250.418
Rede TECA	3.515.134	4.961.816	6.611.857	4.522.157	6.974.316	9.794.580	6.977.583	12.502.852	19.634.656

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	6,61	6,95	6,63	6,61
Internacional Regular	9,87	14,64	6,36	5,35
Doméstico Não Regular	96,64	-9,76	7,52	5,49
Internacional Não Regular	82,01	-19,25	8,55	7,35
Aviação Geral	29,95	3,97	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-6,42	8,82	3,22	5,23
Internacional Regular	15,91	5,26	4,13	2,67
Doméstico Não Regular	-22,21	19,16	4,61	4,47
Internacional Não Regular	296,50	-28,48	4,92	4,48
Aviação Geral	12,65	5,20	5,47	4,57
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-3,70	12,05	3,22	5,23
Internacional Regular	–	11,22	4,14	2,68
Doméstico Não Regular	31,71	-4,04	4,62	4,47
Internacional Não Regular	101,77	6,42	4,96	4,48
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-9,07	11,80	5,85	6,07
Internacional Regular	13,92	30,09	6,76	6,67
Doméstico Não Regular	3531,46	-25,92	6,77	5,73
Internacional Não Regular	–	47,37	8,18	6,36
Rede TECA	-0,98	23,03	7,05	6,01

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	20%	10%	39%	31%	–	–	–	104	0,57
2005*	–	5%	2%	17%	76%	–	–	–	114	0,57
2010	2%	15%	10%	23%	35%	15%	–	–	110	0,57
2015	2%	10%	10%	18%	38%	17%	5%	–	130	0,57
2025	2%	8%	10%	10%	40%	20%	10%	–	148	0,57

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	80%	5%	–	15%	–	–	–	48	0,75
2005*	–	6%	19%	3%	65%	4%	3%	–	96	0,27
2010	–	66%	7%	8%	16%	3%	–	–	56	0,76
2015	–	60%	8%	11%	17%	4%	–	–	61	0,77
2025	–	52%	9%	12%	18%	5%	4%	–	78	0,78

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Belém, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

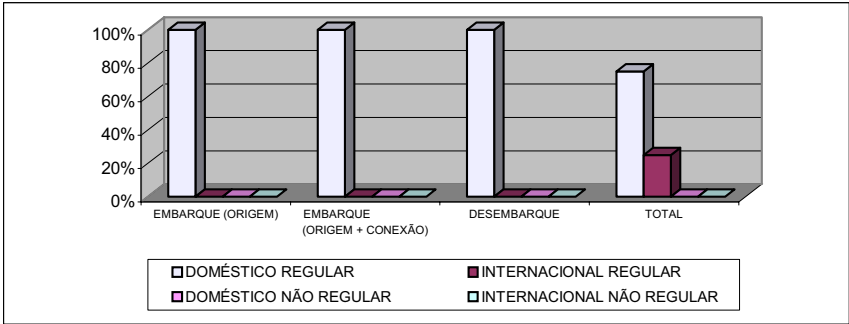
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	7/7	04:00-04:59	376	2/7	04:00-04:59	388	4/7	03:00-03:59	472	1/7	00:00-00:59	568
Não Regular	11/1	19:00-19:59	147	11/1	19:00-19:59	147	29/7	18:00-18:59	210	26/7	14:00-14:59	234
Internacional												
Regular	23/3	13:00-13:59	102	23/3	13:00-13:59	116	1/7	13:00-13:59	134	16/12	13:00-13:59	158
Não Regular	7/2	20:00-20:59	220	7/2	20:00-20:59	220	1/7	19:00-19:59	182	7/2	20:00-20:59	220
Total Geral	7/5	02:00-02:59	382	30/5	01:00-01:59	395	15/7	01:00-01:59	483	1/7	00:00-00:59	758

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 92% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Belém. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		376			388			472			568	
2010	447	526	620	461	543	639	561	660	778	675	795	936
2015	566	667	786	584	688	811	711	837	987	856	1.008	1.187
2025	966	1.138	1.341	997	1.175	1.384	1.213	1.429	1.683	1.460	1.720	2.026

Identificado o período entre 00:00h e 00:59h do dia 01/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

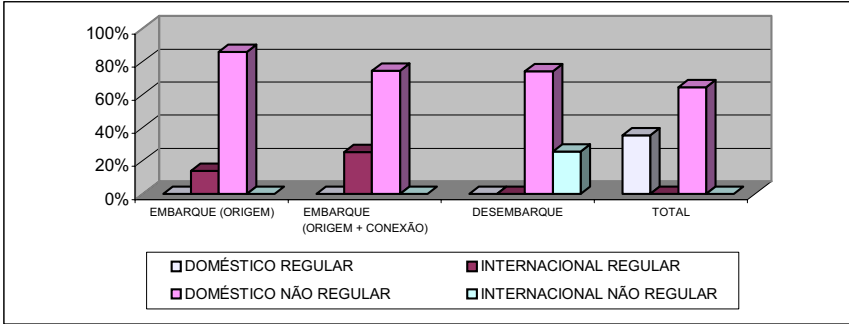
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	81	14	113	144	245
	Embarque (Origem + Conexão)	84	15	118	149	255
	Desembarque	484	85	677	859	1.465
	Total	568	100	795	1.008	1.720
Internacional Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	190	100	266	337	575
	Total	190	100	266	337	575
Total Geral	Embarque (Origem)	81	11	113	144	245
	Embarque (Origem + Conexão)	84	11	118	149	255
	Desembarque	674	89	943	1.196	2.040
	Total	758	100	1.061	1.345	2.295

- Não opera no aeroporto

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 4% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Belém. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		147			147			210			234	
2010	175	206	242	175	206	242	249	294	346	278	327	386
2015	221	261	307	221	261	307	316	373	439	352	415	489
2025	378	445	524	378	445	524	540	636	749	601	708	835

Identificado o período entre 14:00h e 14:59h do dia 26/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

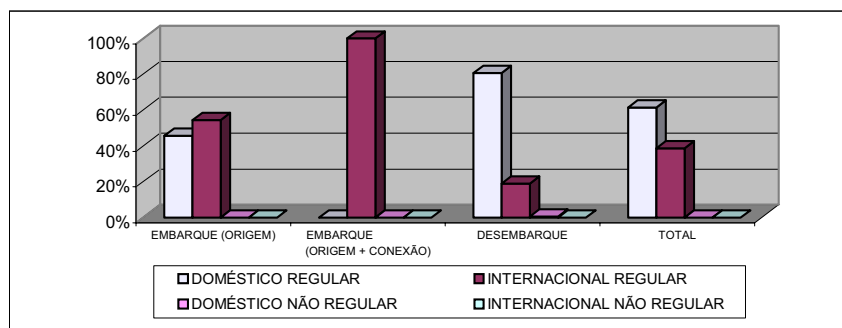
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	97	41	136	172	294
	Embarque (Origem + Conexão)	97	41	136	172	294
	Desembarque	137	59	191	243	414
	Total	234	100	327	415	708
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	30	23	42	53	91
	Embarque (Origem + Conexão)	30	23	42	53	91
	Desembarque	98	77	137	174	297
	Total	128	100	179	227	388
Total Geral	Embarque (Origem)	127	35	178	225	384
	Embarque (Origem + Conexão)	127	35	178	225	384
	Desembarque	235	65	328	417	711
	Total	362	100	506	642	1.095

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por cerca de 3% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Belém. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		102			116			134			158	
2010	124	141	159	141	161	181	163	186	209	192	219	246
2015	151	173	196	171	197	222	198	227	257	233	268	303
2025	235	277	319	267	315	363	309	364	419	364	429	494

Identificado o período entre 13:00h e 13:59h do dia 16/12 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

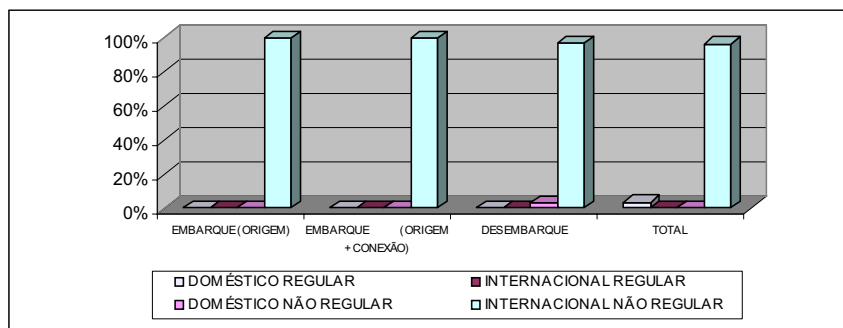
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	92	58	127	156	250
	Embarque (Origem + Conexão)	115	73	159	195	312
	Desembarque	43	27	60	73	117
	Total	158	100	219	268	429
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	251	100	348	426	682
	Total	251	100	348	426	682
Total Geral	Embarque (Origem)	92	22	127	156	250
	Embarque (Origem + Conexão)	115	28	159	195	312
	Desembarque	294	72	408	499	799
	Total	409	100	567	694	1.111

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Belém. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		220			220			182			220	
2010	267	305	343	267	305	343	221	252	284	267	305	343
2015	325	373	422	325	373	422	269	309	349	325	373	422
2025	507	597	688	507	597	688	420	494	569	507	597	688

Identificado o período entre 20:00h e 20:59h do dia 07/02 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

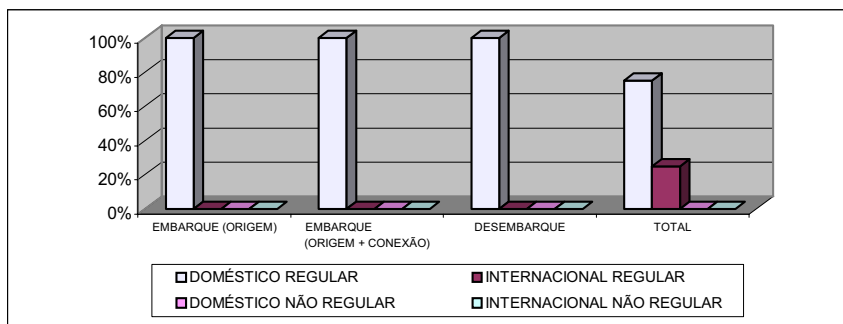
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	220	100	305	373	597
	Embarque (Origem + Conexão)	220	100	305	373	597
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	220	100	305	373	597
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	8	100	11	14	22
	Total	8	100	11	14	22
Internacional Regular	Embarque (Origem)	220	100	305	373	597
	Embarque (Origem + Conexão)	220	100	305	373	597
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	220	100	305	373	597
Total Geral	Embarque (Origem)	440	98	610	746	1.194
	Embarque (Origem + Conexão)	440	98	610	746	1.194
	Desembarque	8	2	11	14	22
	Total	448	100	621	760	1.216

- Não opera no aeroporto

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		382			395			483			758	
2010	466	534	603	482	553	624	589	676	762	924	1.061	1.197
2015	591	678	764	611	701	790	748	857	966	1.173	1.345	1.517
2025	1.009	1.156	1.303	1.044	1.196	1.348	1.276	1.462	1.648	2.003	2.295	2.586

Identificado o período entre 00:00h e 00:59h do dia 01/07 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	81	14	113	144	245
	Embarque (Origem + Conexão)	84	15	118	149	255
	Desembarque	484	85	677	859	1.465
	Total	568	100	795	1.008	1.720
Internacional Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	190	100	266	337	575
	Total	190	100	266	337	575
Total Geral	Embarque (Origem)	81	11	113	144	245
	Embarque (Origem + Conexão)	84	11	118	149	255
	Desembarque	674	89	943	1.196	2.040
	Total	758	100	1.061	1.345	2.295

- Não opera no aeroporto

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Belém, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

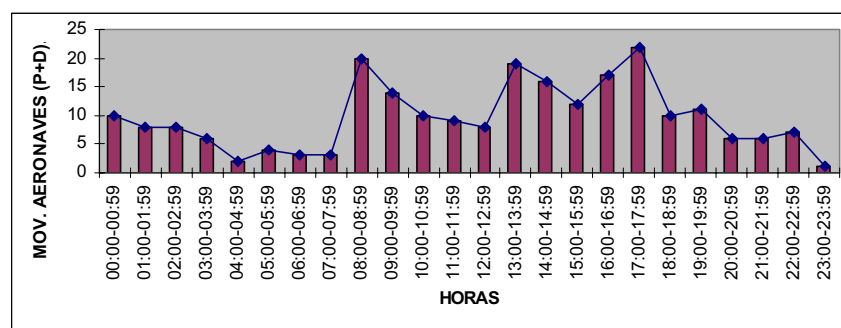
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)							
	Pouso			Decolagem			Total	
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora
Asa Fixa			12			12		
Asa Rotativa			2			2		
Toque Arremetida			–			–		
Total Geral	27/12	16:00-16:59	14	27/9	10:00-10:59	14	27/12	17:00-17:59

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	36%	32%	5%	–	27%	–	–	–	61
2010	20%	28%	10%	12%	30%	–	–	–	67
2015	15%	25%	10%	16%	34%	–	–	–	75
2025	10%	20%	10%	22%	38%	–	–	–	84

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		12			12			20	
2010	13	16	20	13	16	20	21	27	33
2015	15	19	25	15	19	25	25	32	41
2025	20	26	35	20	26	35	34	44	59

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			2	
2010	2	3	3	2	3	3	2	3	3
2015	2	3	4	2	3	4	2	3	4
2025	3	4	6	3	4	6	3	4	6

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Belém, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

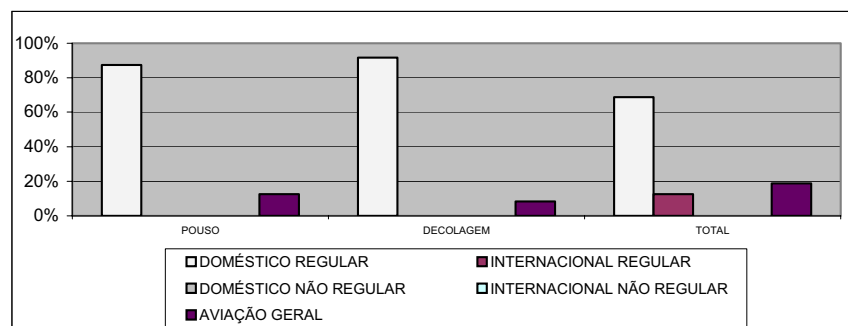
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			7			11			11
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			1			1			3
Internacional									
Regular			–			–			2
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			8			12			16
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			6
Total Geral	27/12	08:00-08:59	8	27/12	09:00-09:59	12	27/12	17:00-17:59	22

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

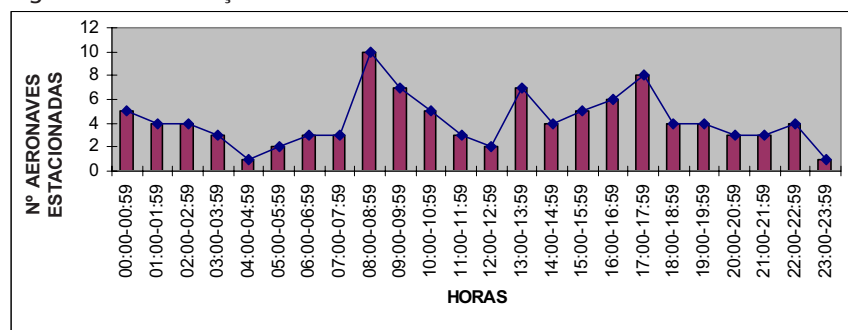
Figura 7 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (17:00 - 17:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
A320															
AC50															
B732															
B752															
B752															
C115 MIL															
C208															
C208 MIL															
E110 MIL															
E120															
E120															
E120															
E120															
E120															
E120															
E120 MIL															
E145															
PA31															
UH1H MIL															
UH1H MIL															
Total	12	13	14	15	16	17	15	15	15	12	12	12	13	12	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	4%	17%	4%	9%	66%	—	—	—	127
2010	2%	11%	3%	7%	60%	17%	—	—	128
2015	2%	10%	3%	6%	59%	20%	—	—	132
2025	2%	9%	3%	5%	55%	21%	5%	—	145

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			12			16	
2010	9	12	14	14	17	21	18	23	29
2015	11	14	18	16	21	26	22	27	35
2025	16	21	28	24	32	43	33	43	57

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	4	36	6	7	11
	Decolagem	7	64	10	12	19
	Total	11	100	16	19	30
Internacional Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	2	100	3	3	5
	Total	2	100	3	3	5
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	2	67	3	3	5
	Decolagem	1	33	1	2	3
	Total	3	100	4	5	8
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	6	38	9	10	16
	Decolagem	10	63	14	17	27
	Total	16	100	23	27	43
Aeronaves Militares	Pouso	4	67	6	7	11
	Decolagem	2	33	3	3	5
	Total	6	100	9	10	16
Total Geral	Pouso	10	45	15	17	27
	Decolagem	12	55	17	20	32
	Total	22	100	32	37	59

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	3	3	4	5	4	5	6	6	8	10
Faixa 2	6	6	7	8	7	8	9	8	10	12
Faixa 3	1	1	2	3	2	2	4	4	5	8
Faixa 4	1	1	2	3	2	3	4	4	5	8
Faixa 5	5	6	6	7	6	7	8	7	9	11
Faixa 6	—	1	2	3	1	2	4	2	4	6
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	16	18	23	29	22	27	35	33	43	57

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	3	4	3	3	4	3	4	5
Faixa 2	5	5	5	6	5	5	6	6	6	7
Faixa 3	1	1	1	2	1	1	2	2	3	4
Faixa 4	1	1	1	2	1	2	2	2	3	4
Faixa 5	4	4	4	5	5	5	6	5	6	6
Faixa 6	–	1	1	2	1	1	2	1	2	3
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	1	1	1
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	13	14	15	21	16	17	22	20	25	30

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 28 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Internacional de Belém, a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

Quadro 28 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			1			2			–
Internacional									
Regular			1			–			2
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			2			2			2
Aeronaves de Passageiros			4			1			6
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	29/5	01:00-01:59	6	8/9	21:00-21:59	3	31/1	09:00-09:59	8

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 10 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 10 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (09:00 - 09:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
B722 CRG															
B733															
B737															
DC10 CRG															
E120															
P28R															
P28R															
Total	7	7	5	5	5	4	3	3	2	1	1	1	1	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 10 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 29).

Quadro 29 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	50%	50%	–	–
2010	–	–	45%	42%	13%	–
2015	–	–	42%	40%	18%	–
2025	–	–	40%	38%	22%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 30 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 30 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			2	
2010	2	3	4	2	3	4	2	2	4
2015	3	4	6	3	4	6	3	4	6
2025	5	7	10	5	7	10	5	8	10

A partir das projeções médias constantes no Quadro 30 são apresentadas no Quadro 31, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 31 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Pouso	1	50	1	2	4
	Decolagem	1	50	1	2	4
	Total	2	100	2	4	8
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	50	1	2	4
	Decolagem	1	50	1	2	4
	Total	2	100	2	4	8
Aeronaves de Passageiros	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	6	100	9	13	21
	Total	6	100	9	13	21
Total Geral	Pouso	1	12	1	2	4
	Decolagem	7	88	10	15	25
	Total	8	100	11	17	29

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 32 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 32 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	1	1	1	2	1	2	2	2	3	4
Faixa FC4	1	1	1	1	1	1	2	2	3	4
Faixa FC5	–	–	–	1	1	1	2	1	2	2
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	2	2	4	3	4	6	5	8	10

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Com base no Quadro 32, é mostrado, a seguir, no Quadro 33, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 33 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	1	1	1	2	1	2	2	2	2	3
Faixa FC4	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3
Faixa FC5	–	–	–	1	1	1	2	1	2	2
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	2	2	2	4	3	4	6	5	6	8

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves de passageiros

Carajás

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Carajás, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	14.334	13.671	14.476	25.703
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	2.120	1.452	1.743	1.799
Internacional Não Regular	–	–	–	18
Aviação Geral	1.107	1.671	2.315	2.531
Total Geral	17.561	16.794	18.534	30.051
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	740	938	1.626	1.126
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.512	1.093	549	1.440
Internacional Não Regular	–	–	–	2
Aviação Geral	567	693	946	1.004
Total	2.819	2.724	3.121	3.572
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	2.819	2.724	3.121	3.572
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	194.370	162.940	152.690	127
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	40.700	39.260	14.880	43.057
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	235.070	202.200	167.570	43.184
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	21.595	25.418	29.919	29.730	34.995	41.194	56.210	66.167	77.887
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	2.269	3.443	4.629	2.896	4.948	7.219	4.576	8.447	14.044
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	2.734	3.891	5.538	3.598	5.401	8.109	6.109	10.421	17.775
Total Geral	26.598	32.752	40.086	36.224	45.344	56.522	66.895	85.035	109.706
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	2.043	2.405	2.830	2.378	2.799	3.295	3.684	4.337	5.105
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.621	2.459	3.306	1.810	3.092	4.512	2.542	4.692	7.802
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	1.012	1.441	2.051	1.262	1.895	2.845	1.745	2.977	5.078
Total	4.676	6.305	8.187	5.450	7.786	10.652	7.971	12.006	17.985
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	4.676	6.305	8.187	5.450	7.786	10.652	7.971	12.006	17.985
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	189.699	249.896	329.196	240.072	332.094	459.389	386.673	598.706	927.008
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	48.248	62.036	75.757	64.797	86.076	107.240	106.217	150.197	193.913
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	237.947	311.932	404.953	304.869	418.170	566.629	492.890	748.903	1.120.921
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	21,49	-0,22	6,60	6,58
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-5,33	13,86	7,52	5,49
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	31,74	8,98	6,78	6,79
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	15,02	16,39	3,08	4,48
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-1,61	11,30	4,69	4,26
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	20,98	7,49	5,63	4,62
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-91,32	355,82	5,85	6,07
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1,89	7,58	6,77	5,73
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	27%	73%	–	–	–	–	–	44	0,20
2005*	–	7%	51%	42%	–	–	–	–	50	0,21
2010	10%	30%	47%	5%	8%	–	–	–	46	0,23
2015	8%	30%	44%	8%	10%	–	–	–	50	0,25
2025	5%	30%	40%	10%	15%	–	–	–	57	0,27

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Carajás, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular), no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

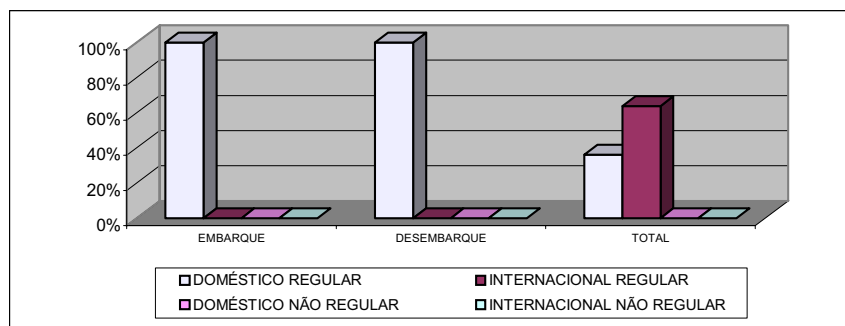
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	2/9	14:00-14:59	69	20/6	15:00-15:59	66	7/7	16:00-16:59	108
Não Regular	17/11	22:00-22:59	31	31/3	12:00-12:59	33	31/3	12:00-12:59	33
Internacional									
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	2/9	14:00-14:59	69	20/6	15:00-15:59	66	7/7	16:00-16:59	108

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 86% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Carajás. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		69			66			108	
2010	81	96	112	78	91	108	127	150	176
2015	101	118	139	96	113	133	157	185	218
2025	162	190	224	155	182	214	253	298	351

Identificado o período entre 16:00h e 16:59h do dia 07/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

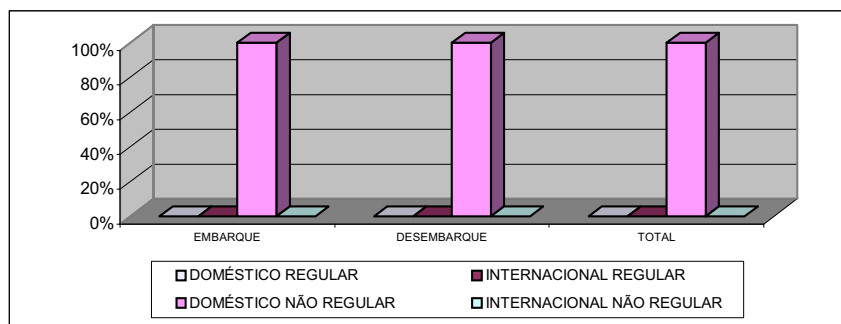
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque	59	55	82	101	163
	Desembarque	49	45	68	84	135
	Total	108	100	150	185	298
Total Geral	Embarque	59	55	82	101	163
	Desembarque	49	45	68	84	135
	Total	108	100	150	185	298

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 14% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Carajás. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		31			33			33	
2010	32	47	66	34	50	70	34	50	70
2015	42	67	99	45	71	105	45	71	105
2025	55	97	164	59	104	175	59	104	175

Identificado o período entre 12:00h e 12:59h do dia 31/03 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

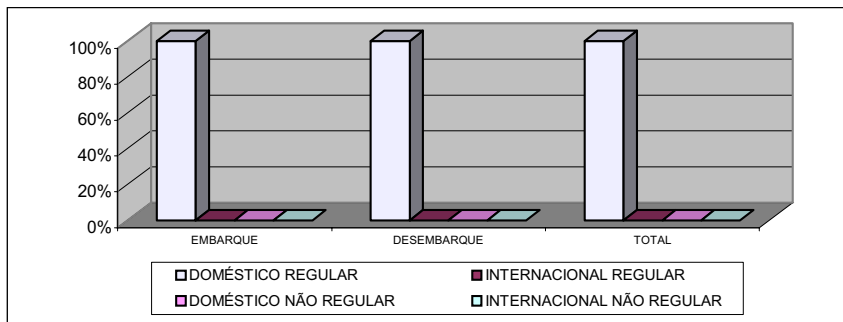
Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	–	–	–	–	–
	Desembarque	33	100	50	71	104
	Total	33	100	50	71	104
Total Geral	Embarque	–	–	–	–	–
	Desembarque	33	100	50	71	104
	Total	33	100	50	71	104

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		69			66			108	
2010	81	96	112	78	91	108	127	150	176
2015	101	118	139	96	113	133	157	185	218
2025	162	190	224	155	182	214	253	298	351

Identificado o período entre 16:00h e 16:59h do dia 07/07 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque	59	55	82	101	163
	Desembarque	49	45	68	84	135
	Total	108	100	150	185	298
Total Geral	Embarque	59	55	82	101	163
	Desembarque	49	45	68	84	135
	Total	108	100	150	185	298

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Carajás, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

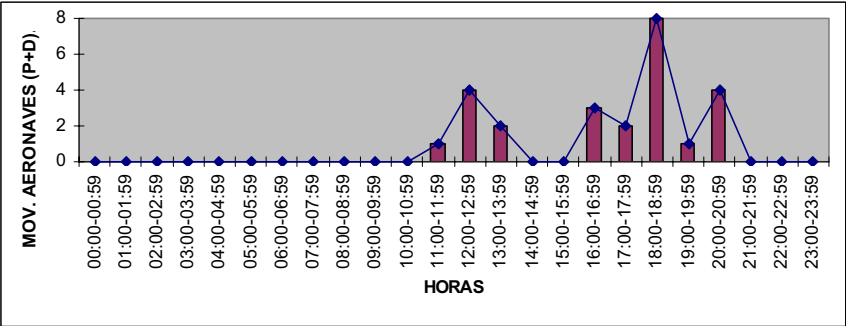
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			4			4			6
Asa Rotativa			–			2			2
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	19/5	17:00-17:59	4	8/3	17:00-17:59	6	14/7	18:00-18:59	8

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	49%	25%	13%	13%	–	–	–	–	25
2010	46%	25%	11%	18%	–	–	–	–	36
2015	42%	25%	8%	25%	–	–	–	–	41
2025	38%	25%	7%	30%	–	–	–	–	45

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			4			6	
2010	4	6	8	4	6	8	7	9	12
2015	5	7	10	5	7	10	8	11	15
2025	7	11	16	7	11	16	11	16	24

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			2			2	
2010	–	–	–	2	3	4	2	3	4
2015	–	–	–	3	4	5	3	4	5
2025	–	–	–	4	5	8	4	5	8

- Não opera no aeroporto

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Carajás, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

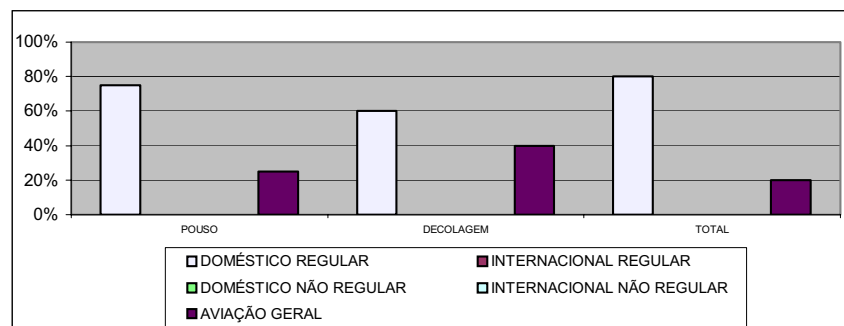
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			3			3			4
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			1			2			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			4			5			5
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	2/8	17:00-17:59	4	14/7	18:00-18:59	5	11/10	18:00-18:59	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

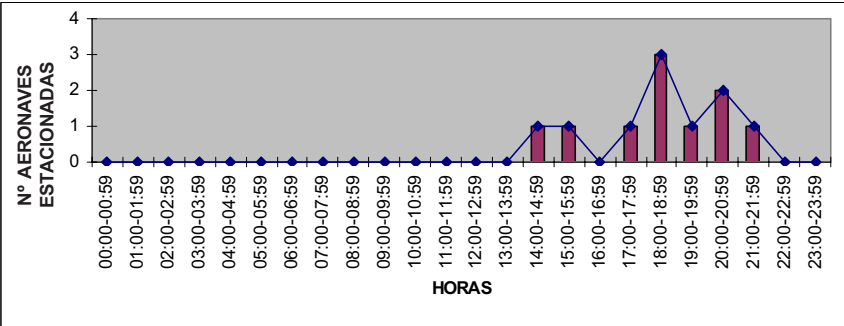
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (18:00 - 18:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AT72															
AT72															
C208															
Total	1	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	0

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	3%	–	–	97%	–	–	–	–	97
2010	3%	2%	4%	76%	15%	–	–	–	99
2015	3%	2%	5%	67%	23%	–	–	–	101
2025	3%	2%	6%	54%	35%	–	–	–	105

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			5			5	
2010	5	7	9	6	8	11	6	8	11
2015	6	8	11	7	10	14	7	10	14
2025	7	10	15	8	13	19	8	13	19

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	50	3	4	5
	Decolagem	2	50	3	4	5
	Total	4	100	6	8	10
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	2	2	3
	Total	1	100	2	2	3
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	2	40	3	4	5
	Decolagem	3	60	5	6	8
	Total	5	100	8	10	13
Total Geral	Pouso	2	40	3	4	5
	Decolagem	3	60	5	6	8
	Total	5	100	8	10	13

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	2	1	2	3	1	2	3
Faixa 2	–	–	1	1	–	1	2	1	2	3
Faixa 3	–	–	1	2	1	1	2	1	2	3
Faixa 4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	6
Faixa 5	–	1	1	2	1	1	2	1	2	4
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	5	6	8	11	7	10	14	8	13	19

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2
Faixa 2	–	–	1	1	–	1	1	1	1	2
Faixa 3	–	–	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 4	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3
Faixa 5	–	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	3	4	6	6	5	7	8	6	7	11

- Não opera no aeroporto

Altamira

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Altamira, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	42.781	35.490	39.328	47.709
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.367	840	1.608	5.329
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	1.077	891	1.189	1.494
Total Geral	45.225	37.221	42.125	54.532
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	4.046	3.888	3.146	3.980
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	317	324	1.433	2.688
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	687	684	777	577
Total	5.050	4.896	5.356	7.245
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	12
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	1.384	1.464	1.204	734
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	1.384	1.464	1.204	746
Total Geral	6.434	6.360	6.560	7.991
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	347.990	150.160	89.570	53.235
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	310.490	387.800	507.800	689.841
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	658.480	537.960	597.370	743.076
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	53.832	63.135	74.046	73.639	86.372	101.305	137.480	161.252	189.134
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.813	2.725	3.638	2.288	3.861	5.584	3.536	6.435	10.573
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	1.429	2.035	2.896	1.881	2.825	4.240	3.195	5.450	9.296
Total Geral	57.074	67.895	80.580	77.808	93.058	111.129	144.211	173.137	209.003
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	3.817	4.477	5.251	4.602	5.398	6.331	6.839	8.022	9.409
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.577	2.369	3.164	1.760	2.970	4.295	2.438	4.438	7.292
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	803	1.143	1.627	990	1.486	2.232	1.359	2.319	3.955
Total	6.197	7.989	10.042	7.352	9.854	12.858	10.636	14.779	20.656
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.419	2.132	2.847	1.584	2.673	3.865	2.194	3.994	6.563
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1.419	2.132	2.847	1.584	2.673	3.865	2.194	3.994	6.563
Total Geral	7.616	10.121	12.889	8.936	12.527	16.723	12.830	18.773	27.219
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	329.361	433.878	571.561	416.820	576.592	797.605	671.354	1.039.492	1.609.500
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	615.161	790.950	965.893	826.159	1.097.458	1.367.303	1.354.252	1.914.994	2.472.364
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	944.522	1.224.828	1.537.454	1.242.979	1.674.050	2.164.908	2.025.606	2.954.486	4.081.864
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	3,70	5,76	6,47	6,44
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	57,38	-12,55	7,22	5,24
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	11,53	6,38	6,78	6,79
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-0,55	2,38	3,81	4,04
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	103,92	-2,49	4,63	4,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-5,65	14,65	5,39	4,55
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-19,06	23,77	4,63	4,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-46,52	52,14	5,85	6,07
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	30,49	2,77	6,77	5,73
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	79%	21%	–	–	–	–	–	32	0,39
2005*	–	56%	44%	–	–	–	–	–	37	0,21
2010	5%	55%	35%	5%	–	–	–	–	35	0,40
2015	5%	45%	40%	10%	–	–	–	–	40	0,40
2025	5%	30%	45%	15%	5%	–	–	–	50	0,40

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	100%	–	–	–	–	–	–	–	108	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Altamira, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico, no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Não Regular	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Internacional									
Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Não Regular	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total Geral	10/4	12:00-12:59	43	1/12	08:00-08:59	34	6/4	12:00-12:59	61

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
 - Não opera no aeroporto
 *** Dado não disponível

II.1.1 Tráfego Total Geral

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		43			34			61	
2010	50	59	70	39	47	55	70	84	99
2015	61	73	87	48	57	69	86	103	123
2025	96	115	139	76	91	110	136	163	197

Identificado o período entre 12:00h e 12:59h do dia 06/04 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 8 as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7.

Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Total Geral	Embarque	44	72	60	74	118
	Desembarque	17	28	23	29	45
	Total	61	100	84	103	163

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 9 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Altamira, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

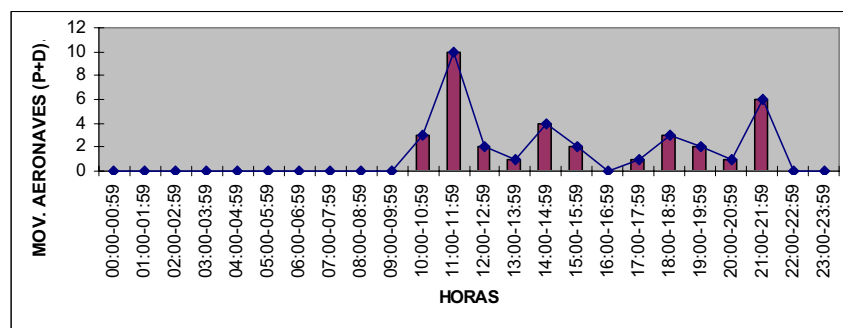
Quadro 9 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			6			7			10
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	13/10	10:00-10:59	6	19/7	11:00-11:59	7	5/8	11:00-11:59	10

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 1 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 1 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 10 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 10 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	80%	–	20%	–	–	–	–	–	21
2010	65%	8%	22%	5%	–	–	–	–	27
2015	45%	15%	32%	8%	–	–	–	–	33
2025	33%	22%	35%	10%	–	–	–	–	36

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 11 e 12 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 13, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 11 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		6			7			10	
2010	6	8	11	7	10	12	10	14	18
2015	7	10	14	9	12	16	12	17	23
2025	10	14	21	11	17	24	16	24	34

Quadro 12 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 13 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 14 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Altamira, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

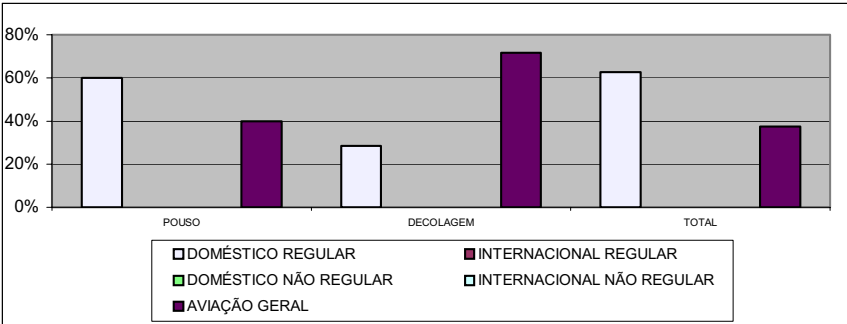
Quadro 14 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			3			2			5
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			2			5			3
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			5			7			8
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			–			1
Total Geral	18/10	14:00-14:59	6	19/7	11:00-11:59	7	18/10	14:00-14:59	9

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

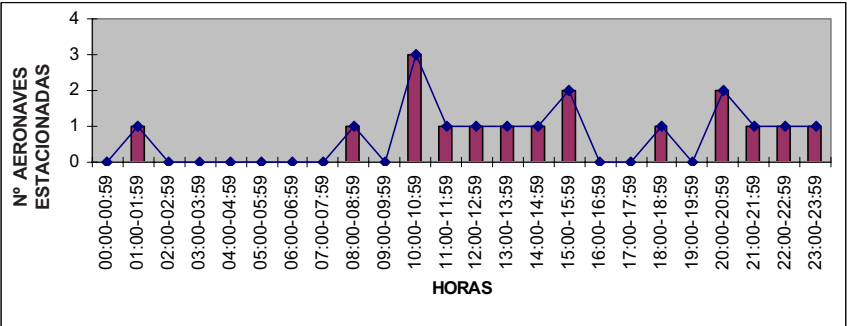
Figura 2 - Hora-Pico de Páteo de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 3 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páteo ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 3 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páteo



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 4 o diagrama de páteo de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 4 - Diagrama de Páteo de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (14:00 - 14:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AT43															
AT43															
C208															
C208															
E120															
E120															
H25B MIL															
PA32															
Total	2	2	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	3	4	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 4 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 15).

Quadro 15 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	14%	41%	45%	–	–	–	–	–	36
2010	10%	40%	38%	12%	–	–	–	–	41
2015	8%	38%	36%	18%	–	–	–	–	45
2025	7%	32%	33%	20%	8%	–	–	–	55

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 16 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			7			8	
2010	5	7	9	7	10	12	9	11	14
2015	7	9	12	9	12	16	11	14	19
2025	8	11	16	11	16	22	13	18	25

A partir das projeções médias constantes no Quadro 16 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 2, são apresentadas no Quadro 17, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 17 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	3	60	4	5	7
	Decolagem	2	40	3	4	5
	Total	5	100	7	9	12
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	2	67	3	4	5
	Decolagem	1	33	1	2	2
	Total	3	100	4	6	7
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	5	63	7	9	12
	Decolagem	3	38	4	6	7
	Total	8	100	11	15	19
Aeronaves Militares	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	2
Total Geral	Pouso	6	67	8	11	14
	Decolagem	3	33	4	6	7
	Total	9	100	12	17	21

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 18 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	3	3	3	4	3	4	6	4	5	6
Faixa 2	3	3	3	4	3	4	5	4	5	6
Faixa 3	2	2	3	4	3	4	5	3	4	6
Faixa 4	–	1	2	2	2	3	3	1	3	4
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	1	2	3
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	8	9	11	14	11	15	19	13	19	25

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 18, é mostrado a seguir, no Quadro 19, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 19 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	3	2	2	2	2	2	3	2	3	3
Faixa 2	1	2	2	2	2	2	3	2	3	3
Faixa 3	1	1	2	2	2	2	3	2	2	3
Faixa 4	–	1	1	1	1	2	2	1	2	2
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	1	1	2
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	5	6	7	7	7	8	11	8	11	13

- Não opera no aeroporto.

(*) Não inclui aeronaves militares

Prefeito Renato Moreira Imperatriz

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Prefeito Renato Moreira - Imperatriz, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	60.856	42.275	46.867	55.541
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	11.104	8.892	7.938	8.541
Internacional Não Regular	6	–	–	–
Aviação Geral	8.708	9.594	6.725	5.826
Total Geral	80.674	60.761	61.530	69.908
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	2.562	1.418	1.578	1.547
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	3.621	1.933	1.983	2.137
Internacional Não Regular	4	–	–	–
Aviação Geral	2.480	2.313	1.719	1.490
Total	8.667	5.664	5.280	5.174
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	8.667	5.664	5.280	5.174
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	362.470	335.220	298.990	305.983
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	97.780	95.330	96.230	86.258
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	460.250	430.550	395.220	392.241
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	71.273	85.314	102.122	101.088	121.011	144.861	202.812	242.787	290.641
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	12.707	15.822	18.891	17.836	21.888	25.885	30.602	37.472	44.248
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	11.288	16.494	24.101	15.409	23.845	36.898	28.111	49.899	88.577
Total Geral	95.268	117.630	145.114	134.333	166.744	207.644	261.525	330.158	423.466
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	2.071	2.480	2.968	2.574	3.081	3.688	4.365	5.225	6.255
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	3.099	3.859	4.607	3.963	4.864	5.752	6.000	7.347	8.676
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	2.351	3.436	5.021	2.907	4.499	6.962	3.959	7.028	12.475
Total	7.521	9.775	12.596	9.444	12.444	16.402	14.324	19.600	27.406
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	7.521	9.775	12.596	9.444	12.444	16.402	14.324	19.600	27.406
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	419.969	577.105	793.033	568.584	826.625	1.201.772	1.048.996	1.736.756	2.875.436
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	139.614	180.469	221.319	190.929	255.157	319.379	395.805	563.813	731.862
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	559.583	757.574	1.014.352	759.513	1.081.782	1.521.151	1.444.801	2.300.569	3.607.298
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-3,00	8,96	7,24	7,21
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-8,38	13,12	6,71	5,52
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	-12,54	23,14	7,65	7,66
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-15,48	9,90	4,44	5,42
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-16,12	12,55	4,74	4,21
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	-15,62	18,19	5,54	4,56
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-5,49	13,53	7,45	7,71
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-4,09	15,91	7,17	8,25
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	16%	-	69%	15%	-	-	-	104	0.29
2005*	-	1%	-	-	99%	-	-	-	152	0.11
2010	-	10%	2%	42%	46%	-	-	-	108	0.32
2015	-	7%	2%	38%	53%	-	-	-	112	0.35
2025	-	5%	2%	33%	60%	-	-	-	116	0.40

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Prefeito Renato Moreira - Imperatriz, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

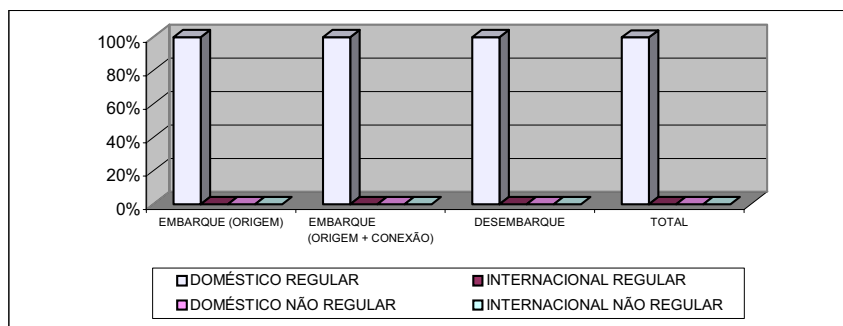
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	5/3	07:00-07:59	85	5/3	07:00-07:59	85	12/3	22:00-22:59	82	18/10	06:00-06:59	118
Não Regular	7/6	08:00-08:59	17	7/6	08:00-08:59	17	17/11	17:00-17:59	14	15/5	18:00-18:59	21
Internacional												
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	2/10	07:00-07:59	86	2/10	07:00-07:59	86	12/3	22:00-22:59	82	18/10	06:00-06:59	118

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 79% do movimento total de passageiros do Aeroporto Prefeito Renato Moreira - Imperatriz. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		85			85			82			118	
2010	93	111	133	93	111	133	89	107	128	129	154	184
2015	118	142	170	118	142	170	114	137	164	164	197	235
2025	209	250	299	209	250	299	202	241	289	290	347	416

Identificado o período entre 06:00h e 06:59h do dia 18/10 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

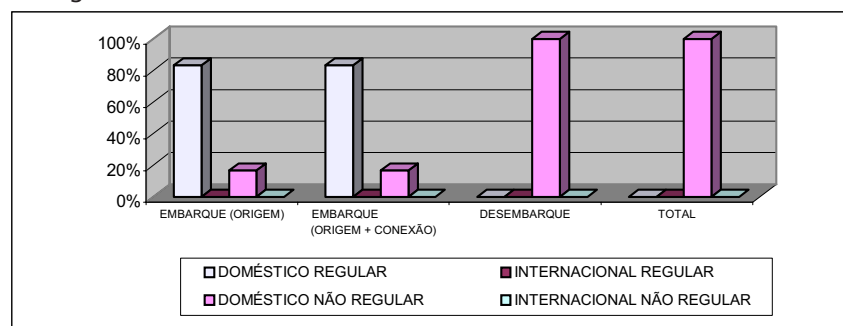
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	46	39	60	77	135
	Embarque (Origem + Conexão)	46	39	60	77	135
	Desembarque	72	61	94	120	212
	Total	118	100	154	197	347
Total Geral	Embarque (Origem)	46	39	60	77	135
	Embarque (Origem + Conexão)	46	39	60	77	135
	Desembarque	72	61	94	120	212
	Total	118	100	154	197	347

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 21% do movimento total de passageiros do Aeroporto Prefeito Renato Moreira - Imperatriz. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		17			17			14			21	
2010	23	31	41	23	31	41	19	25	34	28	38	50
2015	25	34	46	25	34	46	20	28	38	30	42	57
2025	33	48	74	33	48	74	27	40	61	40	60	91

Identificado o período entre 18:00h e 18:59h do dia 15/05 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

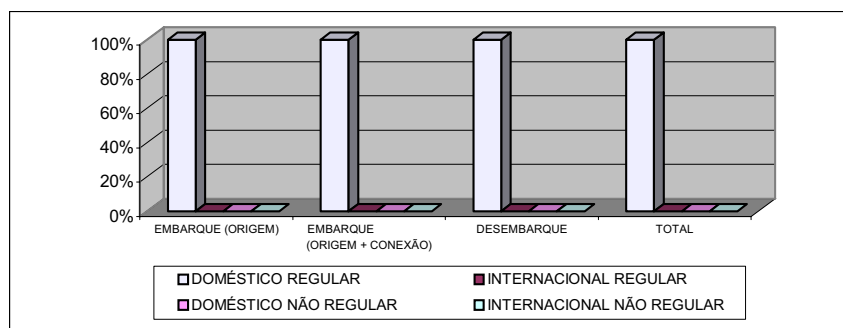
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	9	43	16	18	26
	Embarque (Origem + Conexão)	9	43	16	18	26
	Desembarque	12	57	22	24	34
	Total	21	100	38	42	60
Total Geral	Embarque (Origem)	9	43	16	18	26
	Embarque (Origem + Conexão)	9	43	16	18	26
	Desembarque	12	57	22	24	34
	Total	21	100	38	42	60

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		86			86			82			118	
2010	94	112	134	94	112	134	89	107	128	129	154	184
2015	120	143	172	120	143	172	114	137	164	164	197	235
2025	211	253	303	211	253	303	202	241	289	290	347	416

Identificado o período entre 06:00h e 06:59h do dia 18/10 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	46	39	60	77	135
	Embarque (Origem + Conexão)	46	39	60	77	135
	Desembarque	72	61	94	120	212
	Total	118	100	154	197	347
Total Geral	Embarque (Origem)	46	39	60	77	135
	Embarque (Origem + Conexão)	46	39	60	77	135
	Desembarque	72	61	94	120	212
	Total	118	100	154	197	347

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Prefeito Renato Moreira - Imperatriz, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			5			5			4
Asa Rotativa			–			1			–
Toque Arremetida			–			–			5
Total Geral	8/12	20:00-20:59	5	17/8	18:00-18:59	6	14/6	17:00-17:59	9*

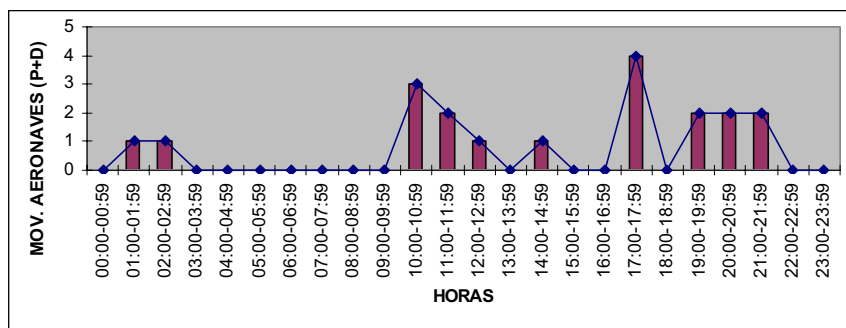
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

* Inclui toque-arremetida

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1* 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	70%	20%	10%	—	—	—	—	—	20
2015	60%	25%	15%	—	—	—	—	—	22
2025	50%	32%	18%	—	—	—	—	—	24

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			5			4	
2010	7	9	11	7	9	11	5	7	9
2015	8	10	13	8	10	13	6	8	11
2025	10	13	19	10	13	19	8	11	15

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			1			—	
2010	—	—	—	1	2	2	—	—	—
2015	—	—	—	2	2	3	—	—	—
2025	—	—	—	2	3	4	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			5	
2010	–	–	–	–	–	–	7	9	11
2015	–	–	–	–	–	–	8	10	13
2025	–	–	–	–	–	–	10	13	19

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Prefeito Renato Moreira - Imperatriz, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para decolagem e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de pouso.

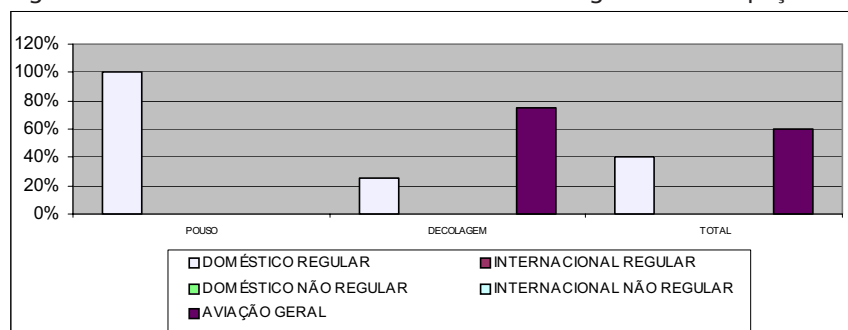
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			1			2
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			–			3			3
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			2			4			5
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			1			1
Total Geral	3/5	01:00-01:59	2	20/6	10:00-10:59	5	20/6	10:00-10:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

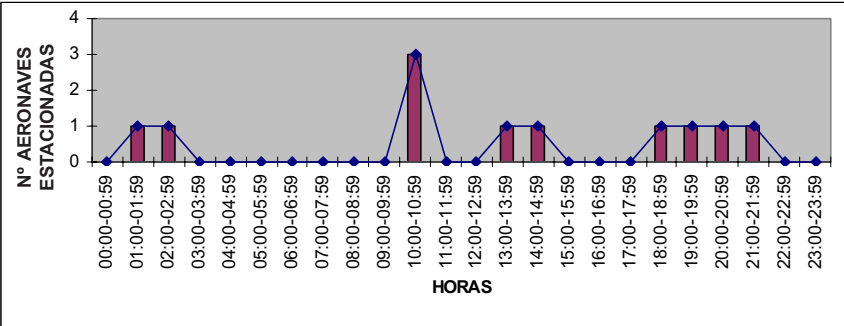
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (10:00 - 10:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
AS50 MIL															
C310															
R44															
ULM															
Total	5	5	5	6	6	6	5	4	2	2	2	2	1	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	6%	–	–		94%	–	–	–	127
2010	6%	–	–		94%	–	–	–	128
2015	4%	–	–	1%	95%	–	–	–	130
2025	2%	–	–	2%	96%	–	–	–	132

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			4			5	
2010	2	3	4	4	6	7	5	6	9
2015	2	3	4	5	6	9	6	9	11
2025	3	5	6	7	9	13	8	11	16

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	50	1	2	2
	Decolagem	1	50	1	2	2
	Total	2	100	2	4	4
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	3	100	4	5	7
	Total	3	100	4	5	7
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	20	1	2	2
	Decolagem	4	80	5	7	9
	Total	5	100	6	9	11
Aeronaves Militares	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	1	2	2
	Total	1	100	1	2	2
Total Geral	Pouso	1	17	1	2	2
	Decolagem	5	83	6	9	11
	Total	6	100	7	11	13

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	2	3	2	3	3	2	3	4
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	—	1	2	2	2	2	2
Faixa 5	3	3	4	6	3	4	6	4	6	10
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	5	5	6	9	6	9	11	8	11	16

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1
Faixa 5	3	3	3	3	3	3	4	3	3	5
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	5	5	5	5	6	6	7	6	6	8

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Júlio César

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Júlio César, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	25.057	22.341	24.737	31.060
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	3.207	4.894	6.614	6.297
Total Geral	28.264	27.235	31.351	37.357
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	10.271	7.843	8.067	8.837
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	2.975	3.160	3.105	3.289
Total	13.246	11.003	11.172	12.126
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	13.246	11.003	11.172	12.126
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	30.987	47.011	63.202	39.549	67.560	98.567	62.478	115.327	191.753
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	7.841	11.665	17.354	10.975	17.338	27.390	21.026	38.352	69.954
Total Geral	38.828	58.676	80.556	50.524	84.898	125.957	83.504	153.679	261.707
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	10.093	15.313	20.587	11.299	19.302	28.162	15.619	28.831	47.938
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	3.267	4.860	7.231	3.991	6.304	9.960	5.682	10.365	18.906
Total	13.360	20.173	27.818	15.290	25.606	38.122	21.301	39.196	66.844
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	13.360	20.173	27.818	15.290	25.606	38.122	21.301	39.196	66.844
Movimento de Carga+Malas Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	7,42	8,64	7,52	5,49
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	25,22	13,12	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-4,89	11,62	4,74	4,09
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Aviação Geral	3,40	8,12	5,34	5,10
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Rede TECA	-	-	-	-

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005*	100%	-	-	-	-	-	-	-	15	0,21
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Júlio César, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

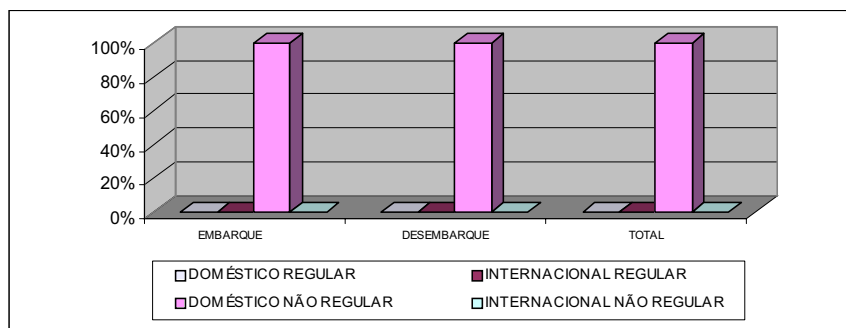
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)								
	Embarque			Desembarque			Total		
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico									
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	1/11	06:00-06:59	27	25/7	17:00-17:59	26	21/2	16:00-16:59	29
Internacional									
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	1/11	06:00-06:59	27	25/7	17:00-17:59	26	21/2	16:00-16:59	29

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por 100% do movimento total de passageiros do Aeroporto Júlio César. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque			Desembarque			Total		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		27			26			29	
2010	28	42	58	27	41	56	30	46	63
2015	33	55	82	32	53	79	35	59	88
2025	46	85	145	44	82	139	50	91	155

doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

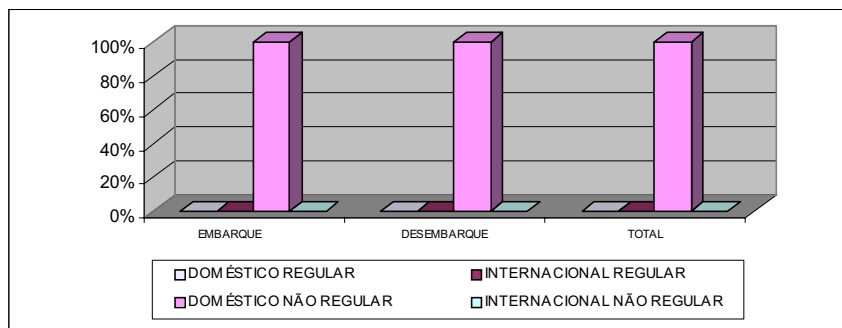
Quadro 8 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	6	21	10	12	19
	Desembarque	23	79	36	47	72
	Total	29	100	46	59	91
Total Geral	Embarque	6	21	10	12	19
	Desembarque	23	79	36	47	72
	Total	29	100	46	59	91

II.1.2 Tráfego Total Geral

A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 2 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque			Desembarque			Total		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		27			26			29	
2010	28	42	58	27	41	56	30	46	63
2015	33	55	82	32	53	79	35	59	88
2025	46	85	145	44	82	139	50	91	155

Identificado o período entre 16:00h e 16:59h do dia 21/02 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque	6	21	10	12	19
	Desembarque	23	79	36	47	72
	Total	29	100	46	59	91
Total Geral	Embarque	6	21	10	12	19
	Desembarque	23	79	36	47	72
	Total	29	100	46	59	91

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 11 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Júlio César, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

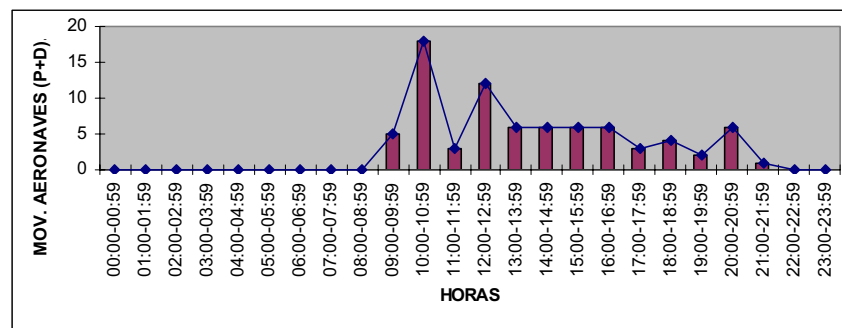
Quadro 11 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			9			15			18
Asa Rotativa			–			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	1/7	19:00-19:59	9	6/12	10:00-10:59	15	6/12	10:00-10:59	18

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 3 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 3 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 12 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 12 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2015	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2025	100%	—	—	—	—	—	—	—	15

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 13 e 14 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 15, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 13 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		9			15			18	
2010	9	14	20	16	24	33	19	28	39
2015	11	17	25	18	28	41	22	33	49
2025	12	23	39	21	38	65	25	46	78

Quadro 14 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			—			—	
2010	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2015	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2025	—	—	—	—	—	—	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 15 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 16 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Júlio César, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para decolagem e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de pouso.

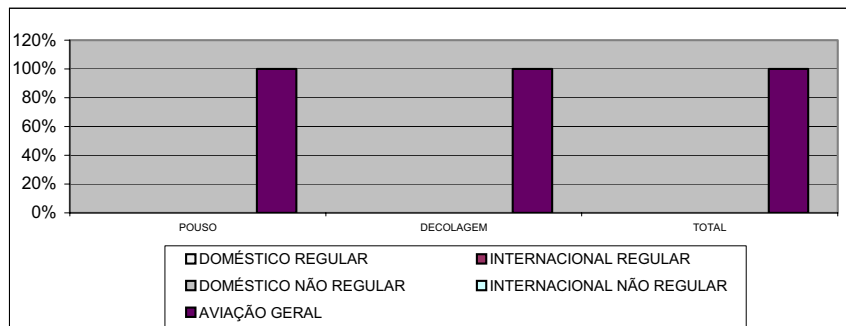
Quadro 16 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			8			15			18
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			8			15			18
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	5/12	14:00-14:59	8	6/12	10:00-10:59	15	6/12	10:00-10:59	18

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

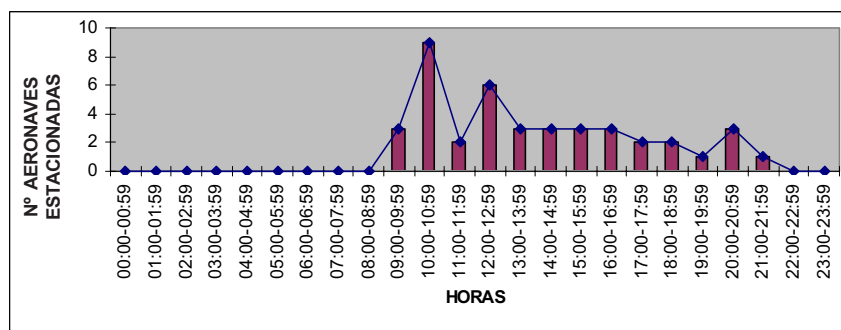
Figura 4 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 5 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 5 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 6 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 6 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (10:00 - 10:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
AC50															
BN2P															
C182															
C206															
C206															
C206															
C206															
C210															
C310															
C310															
P28A															
P28R															
P32R															
PA27															
PA32															
PA34															
PA34															
Total	14	12	12	11	10	9	8	7	7	7	7	7	5	3	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 6 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 17).

Quadro 17 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2010	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2015	100%	—	—	—	—	—	—	—	15
2025	100%	—	—	—	—	—	—	—	15

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 18 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			15			18	
2010	8	13	17	16	24	33	19	28	39
2015	9	15	22	17	28	41	20	33	49
2025	10	19	33	20	36	61	23	43	74

A partir das projeções médias constantes no Quadro 18 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 4, são apresentadas no Quadro 19, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 19 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	3	17	5	6	7
	Decolagem	15	83	23	27	36
	Total	18	100	28	33	43
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	3	17	5	6	7
	Decolagem	15	83	23	27	36
	Total	18	100	28	33	43
Total Geral	Pouso	3	17	5	6	7
	Decolagem	15	83	23	27	36
	Total	18	100	28	33	43

A seguir no Quadro 20 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	18	19	28	39	20	33	49	23	43	74
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	18	19	28	39	20	33	49	23	43	74

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 20, é mostrado a seguir, no Quadro 21, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 21 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	14	14	18	23	15	21	28	17	26	41
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	14	14	18	23	15	21	28	17	26	41

- Não opera no aeroporto

Marabá

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Marabá, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	68.809	59.000	66.785	74.766
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	11.864	11.897	9.315	9.198
Internacional Não Regular	–	4	5	–
Aviação Geral	3.354	2.941	2.167	3.189
Total Geral	84.027	73.842	78.272	87.153
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	3.314	1.864	1.760	1.463
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	3.584	2.985	2.691	2.950
Internacional Não Regular	12	4	2	2
Aviação Geral	1.562	1.164	1.104	1.412
Total	8.472	6.017	5.557	5.827
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	–
Total Geral	8.472	6.017	5.557	5.827
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	398.370	412.280	438.740	517.998
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	489.220	461.290	236.590	227.483
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	887.590	873.570	675.330	745.481
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	98.921	116.523	137.256	136.366	160.641	189.238	258.523	304.547	358.765
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	13.178	19.981	26.850	16.807	28.687	41.829	26.512	48.892	81.228
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	3.407	4.850	6.902	4.484	6.732	10.107	7.614	12.989	22.156
Total Geral	115.506	141.354	171.008	157.657	196.060	241.174	292.649	366.428	462.149
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	2.330	2.745	3.234	2.935	3.458	4.074	4.896	5.768	6.795
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	3.660	5.550	7.458	4.099	6.996	10.202	5.763	10.628	17.658
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	1.262	1.796	2.556	1.573	2.362	3.546	2.175	3.711	6.330
Total	7.252	10.091	13.248	8.607	12.816	17.822	12.834	20.107	30.783
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	7.252	10.091	13.248	8.607	12.816	17.822	12.834	20.107	30.783
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	484.909	672.421	932.442	666.097	978.801	1.438.305	1.265.312	2.125.291	3.569.761
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	592.743	762.126	930.694	796.052	1.057.465	1.317.476	1.304.901	1.845.208	2.382.267
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	1.077.652	1.434.547	1.863.136	1.462.149	2.036.266	2.755.781	2.570.213	3.970.499	5.952.028
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	2,81	9,28	6,63	6,61
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-8,13	16,78	7,50	5,48
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-1,67	8,75	6,78	6,79
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-23,86	13,41	4,73	5,25
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-6,28	13,47	4,74	4,27
Internacional Não Regular	-44,97	–	–	–
Aviação Geral	-3,31	4,93	5,63	4,62
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	9,15	5,36	7,80	8,06
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-22,53	27,35	6,77	5,73
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	27%	–	–	73%	–	–	–	110	0,34
2005*	–	–	–	–	100%	–	–	–	159	0,12
2010	2%	14%	2%	2%	80%	–	–	–	115	0,37
2015	2%	10%	2%	2%	84%	–	–	–	119	0,39
2025	2%	4%	2%	2%	90%	–	–	–	126	0,42

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Marabá, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

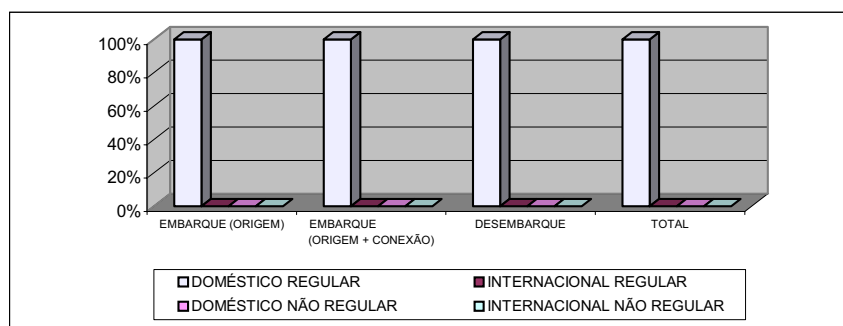
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	11/6	03:00-03:59	108	11/6	03:00-03:59	108	6/6	01:00-01:59	100	3/8	23:00-23:59	148
Não Regular	2/7	12:00-12:59	12	2/7	12:00-12:59	12	14/7	10:00-10:59	16	23/7	11:00-11:59	17
Internacional												
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	11/6	03:00-03:59	108	11/6	03:00-03:59	108	6/6	01:00-01:59	100	3/8	23:00-23:59	148

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 86% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Marabá. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		108			108			100			148	
2010	121	143	169	121	143	169	112	132	156	166	196	231
2015	151	178	209	151	178	209	140	164	194	207	243	287
2025	243	286	337	243	286	337	225	265	312	333	392	462

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 03/08 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

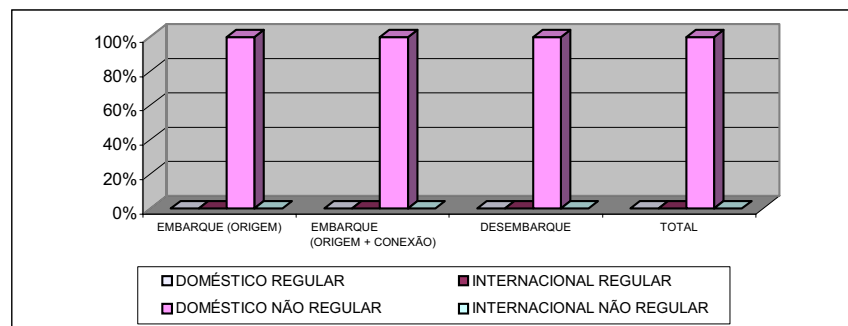
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	47	32	62	77	124
	Embarque (Origem + Conexão)	47	32	62	77	124
	Desembarque	101	68	134	166	268
	Total	148	100	196	243	392
Total Geral	Embarque (Origem)	47	32	62	77	124
	Embarque (Origem + Conexão)	47	32	62	77	124
	Desembarque	101	68	134	166	268
	Total	148	100	196	243	392

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 14% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Marabá. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		12			12			16			17	
2010	13	20	27	13	20	27	18	26	36	19	28	38
2015	14	24	35	14	24	35	19	32	47	20	34	50
2025	20	36	59	20	36	59	26	47	79	28	50	84

Identificado o período entre 11:00h e 11:59h do dia 23/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

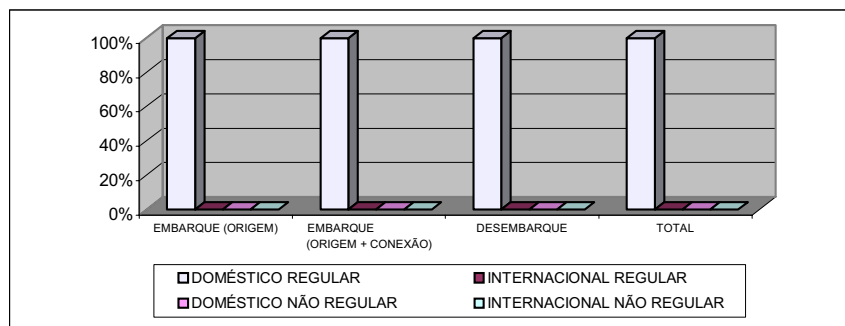
Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	5	29	8	10	15
	Embarque (Origem + Conexão)	5	29	8	10	15
	Desembarque	12	71	20	24	35
	Total	17	100	28	34	50
Total Geral	Embarque (Origem)	5	29	8	10	15
	Embarque (Origem + Conexão)	5	29	8	10	15
	Desembarque	12	71	20	24	35
	Total	17	100	28	34	50

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		108			108			100			148	
2010	121	143	169	121	143	169	112	132	156	166	196	231
2015	151	178	209	151	178	209	140	164	194	207	243	287
2025	243	286	337	243	286	337	225	265	312	333	392	462

Identificado o período entre 23:00h e 23:59h do dia 03/08 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	47	32	62	77	124
	Embarque (Origem + Conexão)	47	32	62	77	124
	Desembarque	101	68	134	166	268
	Total	148	100	196	243	392
Total Geral	Embarque (Origem)	47	32	62	77	124
	Embarque (Origem + Conexão)	47	32	62	77	124
	Desembarque	101	68	134	166	268
	Total	148	100	196	243	392

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Marabá, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

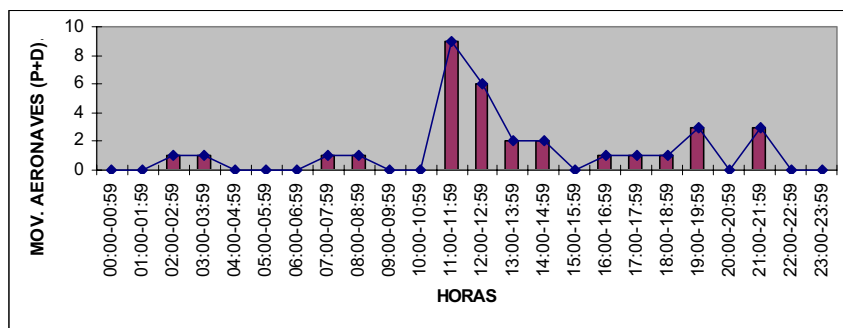
Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			8			5			8
Asa Rotativa			1			1			1
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	2/7	18:00-18:59	9	7/10	12:00-12:59	6	2/3	11:00-11:59	9

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	88%	3%	4%	5%	–	–	–	–	21
2015	80%	5%	7%	8%	–	–	–	–	24
2025	72%	8%	10%	10%	–	–	–	–	27

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa e asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque arremetida na hora pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			5			8	
2010	8	12	15	5	7	10	8	12	15
2015	10	15	21	6	9	13	10	15	21
2025	13	20	31	8	12	19	13	20	31

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	1	1	2	1	1	2	1	1	2
2015	1	2	3	1	2	3	1	2	3
2025	2	2	4	2	2	4	2	2	4

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Marabá, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

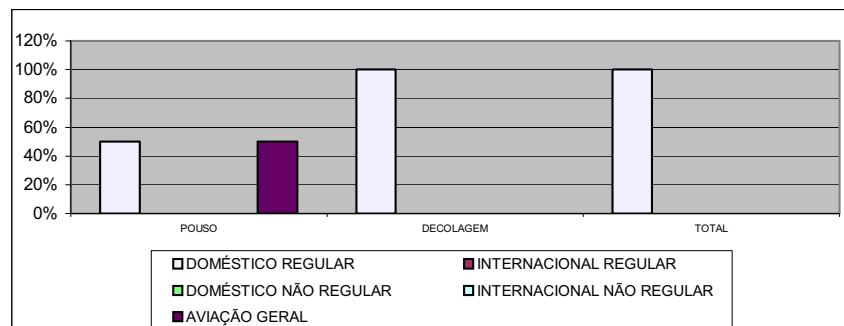
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			1			2			3
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			1			–			–
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			2			2			3
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	29/9	03:00-03:59	2	9/11	06:00-06:59	2	20/12	05:00-05:59	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

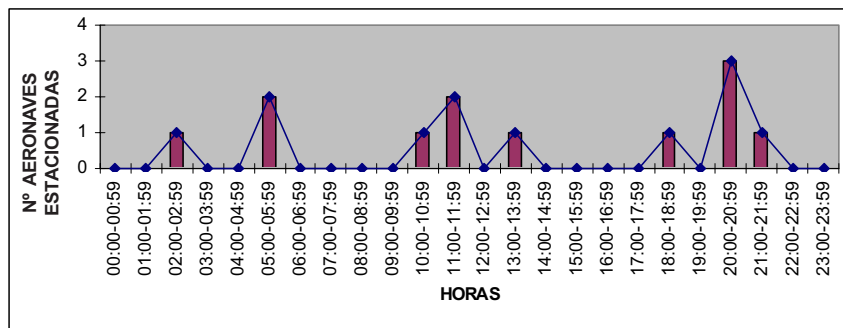
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (05:00 - 05:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
Total	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	0

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	–	–	–	–	100%	–	–	–	135
2010	–	–	–	–	100%	–	–	–	135
2015	–	–	–	–	100%	–	–	–	135
2025	–	–	–	–	100%	–	–	–	135

- Não opera no aeroporto

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			2			3	
2010	2	3	4	2	3	4	3	4	6
2015	2	4	5	2	4	5	4	5	7
2025	3	5	7	3	5	7	5	7	11

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	1	33	1	1	2
	Decolagem	2	67	3	4	5
	Total	3	100	4	5	7
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	1	33	1	1	2
	Decolagem	2	67	3	4	5
	Total	3	100	4	5	7
Total Geral	Pouso	1	33	1	1	2
	Decolagem	2	67	3	4	5
	Total	3	100	4	5	7

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 5	3	3	4	6	4	5	7	5	7	11
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	3	3	4	6	4	5	7	5	7	11

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 5	2	2	2	3	2	3	4	3	4	6
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	2	2	2	3	2	3	4	3	4	6

- Não opera no aeroporto

Internacional de Macapá

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Internacional de Macapá, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	265.728	291.165	359.683	386.388
Internacional Regular	7.294	7.115	5.987	1.001
Doméstico Não Regular	18.968	17.006	14.979	17.497
Internacional Não Regular	–	–	9	5.681
Aviação Geral	9.127	8.884	12.117	3.914
Total Geral	301.117	324.170	392.775	414.481
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	7.647	6.284	5.370	4.543
Internacional Regular	1.258	1.122	1.084	79
Doméstico Não Regular	4.063	3.601	2.557	3.323
Internacional Não Regular	12	–	2	474
Aviação Geral	1.849	2.472	2.559	1.942
Total	14.829	13.479	11.572	10.361
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	134
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	9	816
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	–	–	–	950
Total Geral	14.829	13.479	11.581	11.311
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	2.987.240	2.965.090	3.017.600	2.674.551
Internacional Regular	4.460	–	–	–
Doméstico Não Regular	248.330	139.420	112.310	503.661
Internacional Não Regular	–	1.000	–	–
Total Geral	3.240.030	3.105.510	3.129.910	3.178.212
Rede TECA	49.000	46.000	41.000	21.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010		2015		2025	
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)						
Doméstico Regular	454.435	534.886	629.581	625.607	1.182.833	1.392.343
Internacional Regular	10.105	11.536	12.968	13.668	22.448	26.442
Doméstico Não Regular	19.478	29.551	39.728	24.860	39.273	72.493
Internacional Não Regular	153	227	301	230	454	695
Aviação Geral	13.231	19.684	29.283	18.520	35.479	64.714
Total Geral	497.402	595.884	711.861	682.885	1.280.487	1.908.918
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiros						
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)						
Doméstico Regular	6.768	7.966	9.377	8.388	15.025	17.687
Internacional Regular	1.391	1.589	1.786	1.623	2.088	2.459
Doméstico Não Regular	3.301	5.008	6.733	3.946	5.691	10.506
Internacional Não Regular	13	20	27	17	25	39
Aviação Geral	2.604	3.874	5.764	3.193	4.353	7.940
Total	14.077	18.457	23.687	17.167	27.182	38.631
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)						
Doméstico Regular	–	–	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	11	17	23	13	19	36
Internacional Não Regular	–	–	–	–	–	–
Total	–	–	–	–	–	–
Total Geral	14.088	18.474	23.710	17.180	27.201	38.667
Movimento de Carga+Malas Postal (Carregada+Descarregada) - Kg						
Doméstico Regular	3.631.347	4.763.687	6.301.699	4.595.624	7.401.966	11.460.844
Internacional Regular	56.417	78.709	109.810	78.247	149.207	208.176
Doméstico Não Regular	313.176	402.670	491.732	420.595	689.445	974.917
Internacional Não Regular	3.162	4.678	6.800	4.371	6.324	12.842
Total Geral	4.004.102	5.269.744	6.910.041	5.098.837	8.246.942	12.656.779
Rede TECA	100.265	141.530	188.596	128.990	199.028	356.631

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
 - Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	13,29	6,72	6,60	6,58
Internacional Regular	-48,42	63,05	6,36	5,35
Doméstico Não Regular	-2,65	11,05	7,52	5,49
Internacional Não Regular	-	-47,48	8,54	7,35
Aviação Geral	-24,59	38,13	8,25	8,26
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-15,93	11,89	4,39	6,00
Internacional Regular	-60,25	82,26	3,24	2,81
Doméstico Não Regular	-6,48	8,55	6,12	4,54
Internacional Não Regular	240,56	-46,91	5,39	4,14
Aviação Geral	1,65	14,81	5,42	4,64
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-53,89	6,23	4,58
Internacional Não Regular	-	-	-	-
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-3,62	12,33	5,85	6,07
Internacional Regular	-	-	6,76	6,67
Doméstico Não Regular	26,58	-4,38	6,77	5,73
Internacional Não Regular	-	-	8,18	6,36
Rede TECA	-24,61	46,46	7,05	6,01

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	34%	-	25%	41%	-	-	-	107	0,63
2005*	1%	5%	-	12%	82%	-	-	-	119	0,43
2010	4%	7%	4%	20%	65%	-	-	-	112	0,60
2015	3%	7%	3%	12%	65%	10%	-	-	124	0,60
2025	2%	7%	2%	9%	65%	15%	-	-	131	0,60

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	-	100%	-	-	-	-	-	-	30	0,18
2005*	-	-	-	-	100%	-	-	-	164	0,07
2010	-	60%	40%	-	-	-	-	-	33	0,22
2015	-	42%	58%	-	-	-	-	-	37	0,23
2025	-	32%	60%	8%	-	-	-	-	43	0,25

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Internacional de Macapá, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

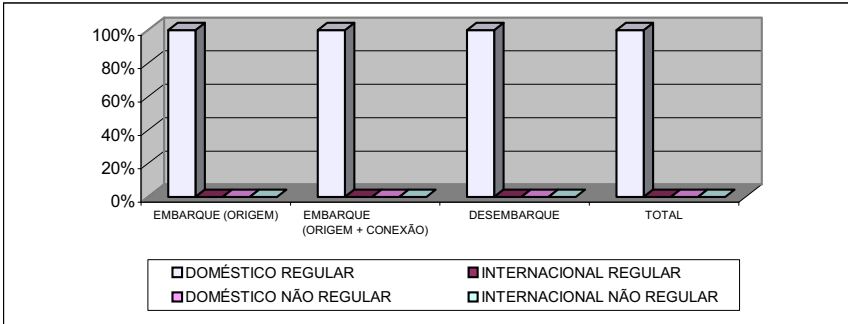
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	15/8	02:00-02:59	301	15/8	02:00-02:59	301	15/1	23:00-23:59	291	29/7	02:00-02:59	465
Não Regular	9/7	04:00-04:59	171	9/7	04:00-04:59	171	4/7	06:00-06:59	76	9/7	04:00-04:59	171
Internacional												
Regular	4/1	18:00-18:59	97	4/1	18:00-18:59	97	9/12	14:00-14:59	87	1/3	15:00-15:59	109
Não Regular	31/8	17:00-17:59	102	31/8	17:00-17:59	102	11/11	14:00-14:59	88	11/11	17:00-17:59	121
Total Geral	15/8	02:00-02:59	301	15/8	02:00-02:59	301	15/1	23:00-23:59	291	1/8	02:00-02:59	475

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 93% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Macapá. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		301			301			291			465	
2010	336	396	466	336	396	466	325	383	451	520	612	720
2015	440	518	610	440	518	610	425	501	589	680	800	942
2025	707	832	980	707	832	980	684	805	947	1.092	1.286	1.513

Identificado o período entre 02:00h e 02:59h do dia 29/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

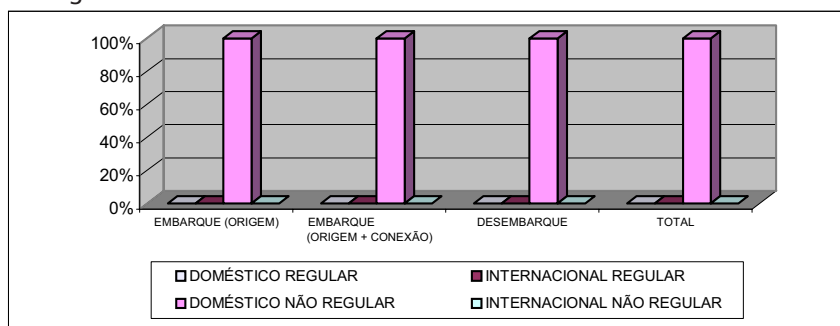
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	290	62	382	499	802
	Embarque (Origem + Conexão)	290	62	382	499	802
	Desembarque	175	38	230	301	484
	Total	465	100	612	800	1.286
Total Geral	Embarque (Origem)	290	62	382	499	802
	Embarque (Origem + Conexão)	290	62	382	499	802
	Desembarque	175	38	230	301	484
	Total	465	100	612	800	1.286

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 5% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Macapá. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		171			171			76			171	
2010	183	275	386	183	275	386	81	122	171	183	275	386
2015	206	341	514	206	341	514	92	151	228	206	341	514
2025	320	587	1.020	320	587	1020	142	261	453	320	587	1.020

Identificado o período entre 04:00h e 04:59h do dia 09/07 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

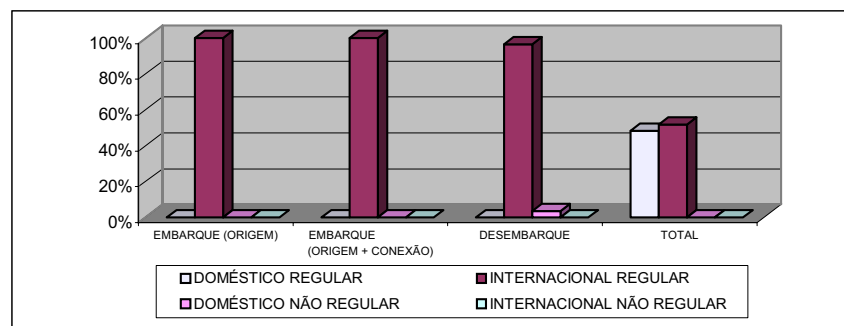
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	171	100	275	341	587
	Embarque (Origem + Conexão)	171	100	275	341	587
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	171	100	275	341	587
Total Geral	Embarque (Origem)	171	100	275	341	587
	Embarque (Origem + Conexão)	171	100	275	341	587
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	171	100	275	341	587

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Regular

O tráfego internacional regular é responsável por menos de 1% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Macapá. A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		97			97			87			109	
2010	108	128	150	108	128	150	97	114	135	122	143	169
2015	142	167	196	142	167	196	127	150	176	159	188	221
2025	228	268	316	228	268	316	204	241	283	256	301	355

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 01/03 como a hora-pico total do tráfego internacional regular, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Regular

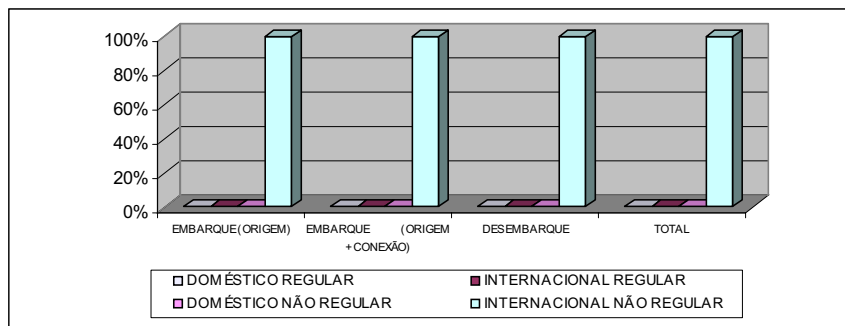
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Embarque (Origem)	39	36	51	67	108
	Embarque (Origem + Conexão)	39	36	51	67	108
	Desembarque	70	64	92	120	194
	Total	109	100	143	188	301
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	—	—	—	—	—
	Embarque (Origem + Conexão)	—	—	—	—	—
	Desembarque	102	100	134	175	282
	Total	102	100	134	175	282
Total Geral	Embarque (Origem)	39	18	51	67	108
	Embarque (Origem + Conexão)	39	18	51	67	108
	Desembarque	172	82	226	296	476
	Total	211	100	278	363	583

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Internacional Não Regular

O tráfego internacional não regular é responsável por cerca de 2% do movimento total de passageiros do Aeroporto Internacional de Macapá. A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 4 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		102			102			88			121	
2010	109	164	230	109	164	230	94	142	199	129	195	273
2015	123	203	307	123	203	307	106	175	265	146	241	364
2025	191	350	609	191	350	609	165	302	525	226	415	722

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 11/11 como a hora-pico total do tráfego internacional não regular, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

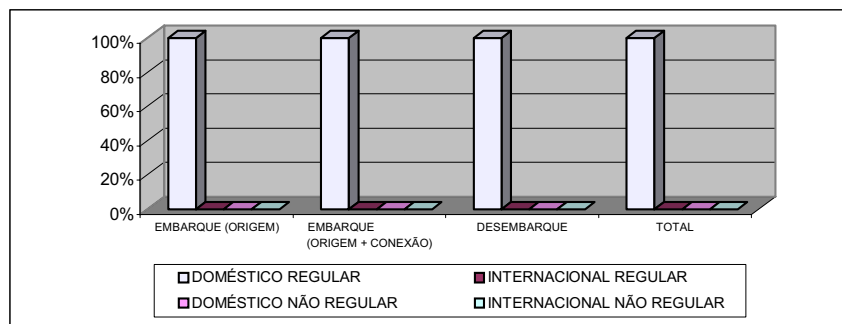
Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	91	75	147	181	312
	Embarque (Origem + Conexão)	91	75	147	181	312
	Desembarque	30	25	48	60	103
	Total	121	100	195	241	415
Total Geral	Embarque (Origem)	91	75	147	181	312
	Embarque (Origem + Conexão)	91	75	147	181	312
	Desembarque	30	25	48	60	103
	Total	121	100	195	241	415

II.1.5 Tráfego Total Geral

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 5 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 15 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 15 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		301			301			291			475	
2010	343	411	491	343	411	491	332	397	475	542	649	775
2015	448	540	651	448	540	651	433	522	629	706	852	1.027
2025	713	867	1.063	713	867	1.063	690	838	1.028	1.126	1.369	1.678

Identificado o período entre 02:00h e 02:59h do dia 01/08 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 16, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 15, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 16 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	161	34	220	289	464
	Embarque (Origem + Conexão)	161	34	220	289	464
	Desembarque	314	66	429	563	905
	Total	475	100	649	852	1.369
Total Geral	Embarque (Origem)	161	34	220	289	464
	Embarque (Origem + Conexão)	161	34	220	289	464
	Desembarque	314	66	429	563	905
	Total	475	100	649	852	1.369

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 17 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Internacional de Macapá, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

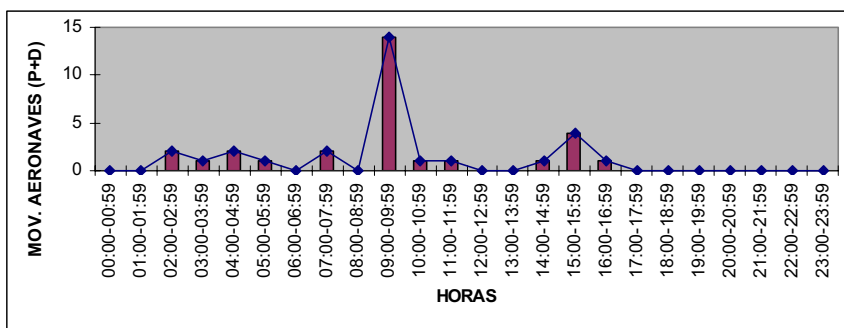
Quadro 17 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			5			7			14
Asa Rotativa			2			–			–
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	25/4	20:00-20:59	7	23/10	09:00-09:59	7	23/10	09:00-09:59	14

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 6 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 18 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 18 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2010	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2015	100%	–	–	–	–	–	–	–	15
2025	100%	–	–	–	–	–	–	–	15

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 19 e 20 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 21, o volume de toque arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 19 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		5			7			14	
2010	6	7	9	8	10	13	16	21	26
2015	6	9	12	9	12	17	18	25	33
2025	9	13	19	13	18	27	26	37	53

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			–			–	
2010	2	3	4	–	–	–	–	–	–
2015	3	4	5	–	–	–	–	–	–
2025	4	5	8	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

Quadro 21 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio

No Quadro 22 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio, referentes a 2005, considerando o movimento agregado de aeronaves de passageiros e cargueiras. No Aeroporto Internacional de Macapá, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

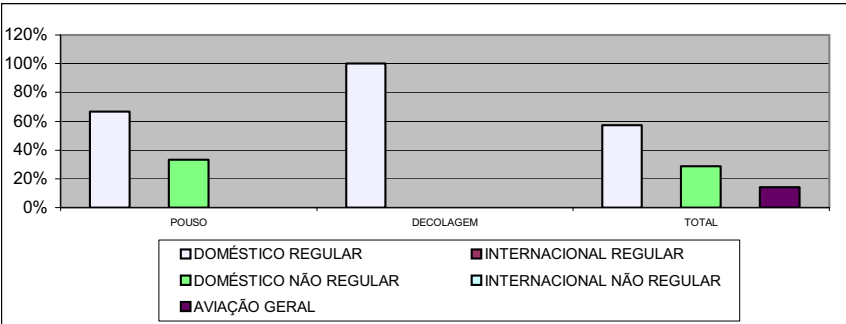
Quadro 22 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			2			3			4
Não Regular			1			–			2
Aviação Geral			–			–			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			3			3			7
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			–			–
Total Geral	5/3	05:00-05:59	3	8/5	05:00-05:59	3	5/1	04:00-04:59	7

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 7 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de páio do aeroporto.

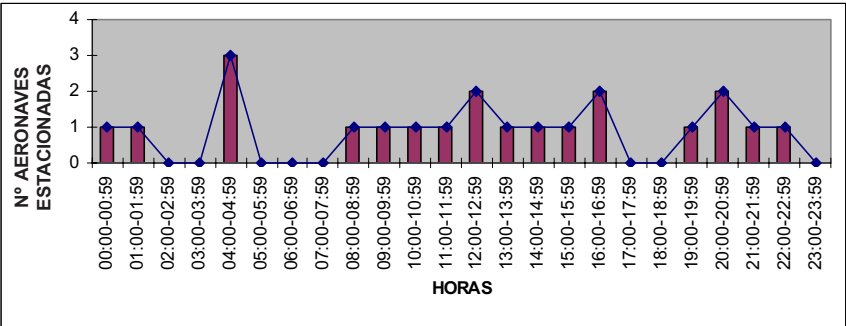
Figura 7 - Hora-Pico de Páio de Aeronaves - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 8 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 8 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de páio de estacionamento de aeronaves na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Páio de Aeronaves na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (04:00 - 04:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
B732															
B738															
E110															
Total	1	2	2	3	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	3

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 23).

Quadro 23 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	–	–	24%	74%	–	–	–	124
2010	1%	–	–	19%	80%	–	–	–	127
2015	1%	–	–	17%	67%	15%	–	–	139
2025	1%	–	–	15%	65%	19%	–	–	143

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 24 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves na hora-pico de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		3			3			7	
2010	3	4	5	3	4	5	8	11	13
2015	4	5	7	4	5	7	9	14	17
2025	6	9	12	6	9	12	14	21	29

A partir das projeções médias constantes no Quadro 24 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 7, são apresentadas no Quadro 25, as previsões da demanda de aeronaves na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 25 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	2	50	3	4	6
	Decolagem	2	50	3	4	6
	Total	4	100	6	8	12
Doméstico Não Regular	Pouso	1	50	2	2	3
	Decolagem	1	50	2	2	3
	Total	2	100	4	4	6
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	4	57	6	8	12
	Decolagem	3	43	5	6	9
	Total	7	100	11	14	21
Total Geral	Pouso	4	57	6	8	12
	Decolagem	3	43	5	6	9
	Total	7	100	11	14	21

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 26 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves na hora-pico total de pátio.

Quadro 26 - Projeções do Movimento de Aeronaves por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	2	3	1	2	3	2	4	7
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	2	2	3	4	2	2	3	3	5	7
Faixa 5	4	5	6	6	6	8	9	7	10	13
Faixa 6	—	—	—	—	—	2	2	2	2	2
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	7	8	11	13	9	14	17	14	21	29

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 26, é mostrado a seguir, no Quadro 27, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 27 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	4
Faixa 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	1	1	2	2	1	1	2	2	3	4
Faixa 5	3	3	3	3	3	4	5	4	5	7
Faixa 6	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	5	5	6	7	5	7	10	8	11	16

- Não opera no aeroporto

Marechal Cunha Machado

São Luís

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto Marechal Cunha Machado – São Luís, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	389.896	342.616	455.133	507.816
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	31.328	40.085	46.709	55.019
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	12.915	11.371	13.130	6.607
Total Geral	434.139	394.072	514.972	569.442
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	11.112	8.883	8.946	7.700
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	4.683	4.592	2.535	5.922
Internacional Não Regular	–	–	2	–
Aviação Geral	4.398	3.677	4.781	2.140
Total	20.193	17.152	16.264	15.762
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	1.334	1.078	1.012	516
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	6
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	1.334	1.078	1.012	522
Total Geral	21.527	18.230	17.276	16.284
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	4.318.650	4.974.530	6.692.860	5.900.212
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	2.683.570	1.407.180	30.590	39.465
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	7.002.220	6.381.710	6.723.450	5.939.677
Rede TECA	108.000	107.000	327.000	230.000

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	570.533	682.929	817.467	809.190	968.673	1.159.590	1.623.476	1.943.467	2.326.528
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	59.639	75.425	91.197	87.272	108.671	130.053	161.157	200.196	239.205
Internacional Não Regular	649	959	1.272	972	1.445	1.923	1.917	2.937	3.970
Aviação Geral	15.484	22.626	33.061	21.139	32.710	50.617	38.562	68.451	121.508
Total Geral	646.305	781.939	942.997	918.573	1.111.499	1.342.183	1.825.112	2.215.051	2.691.211
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	10.255	12.275	14.694	13.083	15.661	18.748	22.697	27.170	32.526
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	3.223	4.077	4.929	4.059	5.054	6.048	6.081	7.554	9.026
Internacional Não Regular	21	31	42	27	40	54	40	62	84
Aviação Geral	5.161	7.542	11.020	6.405	9.912	15.338	8.764	15.557	27.615
Total	18.660	23.925	30.685	23.574	30.667	40.188	37.582	50.343	69.251
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	1.231	1.473	1.764	1.570	1.880	2.250	2.724	3.261	3.904
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1.231	1.473	1.764	1.570	1.880	2.250	2.724	3.261	3.904
Total Geral	19.891	25.398	32.449	25.144	32.547	42.438	40.306	53.604	73.155
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	7.390.730	10.156.034	13.955.999	10.006.093	14.547.156	21.149.089	18.460.501	30.563.866	50.602.628
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	3.001.292	3.853.114	4.699.699	4.010.043	5.317.796	6.616.591	6.511.826	9.275.914	12.040.678
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	10.392.022	14.009.148	18.655.698	14.016.136	19.864.952	27.765.680	24.972.327	39.839.780	62.643.306
Rede TECA	408.357	574.206	762.709	525.244	806.153	1.127.860	810.767	1.443.355	2.255.275

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	9,21	6,10	7,24	7,21
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	20,65	6,51	7,58	6,30
Internacional Não Regular	–	–	8,55	7,35
Aviação Geral	-20,02	27,91	7,65	7,66
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-11,51	9,78	4,99	5,66
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	8,14	-7,19	4,39	4,10
Internacional Não Regular	–	–	5,23	4,48
Aviação Geral	-21,35	28,65	5,62	4,61
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-27,14	23,34	5,00	5,66
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	–	–	–	–
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	10,96	11,47	7,45	7,71
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-75,50	149,99	6,66	5,72
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	28,66	20,08	7,02	6,0

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	7%	–	81%	12%	–	–	–	110	0,46
2005*	–	–	–	29%	70%	1%	–	–	137	0,30
2010	–	5%	4%	35%	53%	3%	–	–	116	0,48
2015	–	5%	3%	26%	58%	8%	–	–	124	0,50
2025	–	5%	2%	19%	62%	12%	–	–	130	0,55

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto Marechal Cunha Machado – São Luís, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico dos mercados doméstico e internacional (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

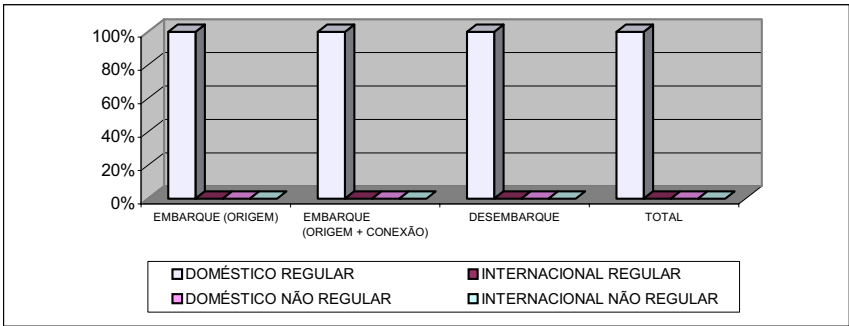
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	18/11	14:00-14:59	169	23/1	13:00-13:59	169	28/11	02:00-02:59	162	7/12	14:00-14:59	210
Não Regular	3/7	03:00-03:59	136	3/7	03:00-03:59	136	25/12	01:00-01:59	144	14/3	15:00-15:59	168
Internacional												
Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	17/12	01:00-01:59	184	6/11	01:00-01:59	185	28/11	02:00-02:59	162	26/2	17:00-17:59	223

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 89% do movimento total de passageiros do Aeroporto Marechal Cunha Machado – São Luís. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		169			169			162			210	
2010	190	227	272	190	227	272	182	218	261	236	282	338
2015	250	300	359	250	300	359	240	287	344	311	372	446
2025	427	511	612	427	511	612	409	490	587	531	635	761

Identificado o período entre 14:00h e 14:59h do dia 07/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

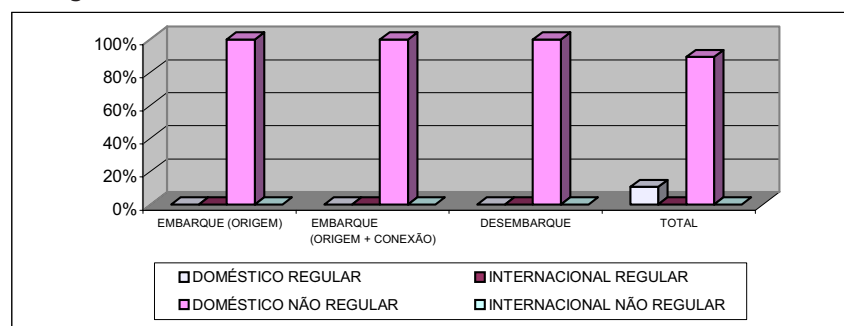
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	154	73	207	273	466
	Embarque (Origem + Conexão)	154	73	207	273	466
	Desembarque	56	27	75	99	169
	Total	210	100	282	372	635
Total Geral	Embarque (Origem)	154	73	207	273	466
	Embarque (Origem + Conexão)	154	73	207	273	466
	Desembarque	56	27	75	99	169
	Total	210	100	282	372	635

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 11% do movimento total de passageiros do Aeroporto Marechal Cunha Machado – São Luís. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		136			136			144			168	
2010	157	206	261	157	206	261	167	218	276	195	254	322
2015	205	267	341	205	267	341	217	282	361	253	330	421
2025	320	431	579	320	431	579	339	456	613	396	533	715

Identificado o período entre 15:00h e 15:59h do dia 14/03 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

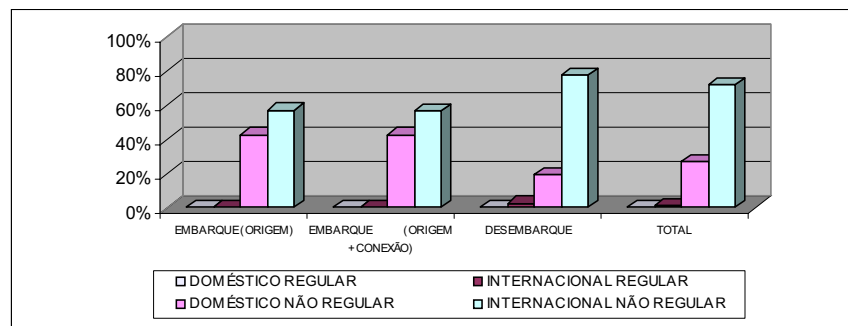
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	87	52	132	171	276
	Embarque (Origem + Conexão)	87	52	132	171	276
	Desembarque	81	48	122	159	257
	Total	168	100	254	330	533
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	20	100	30	39	63
	Total	20	100	30	39	63
Total Geral	Embarque (Origem)	87	46	132	171	276
	Embarque (Origem + Conexão)	87	46	132	171	276
	Desembarque	101	54	152	198	320
	Total	188	100	284	369	596

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Internacional Não Regular

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 3 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego internacional não regular.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Internacional Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão			Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim						
2005		–			–			–			–	
2010	17	23	29	17	23	29	12	15	19	29	38	48
2015	23	29	38	23	29	38	15	20	25	38	49	63
2025	35	48	64	35	48	64	24	32	43	59	79	106

São apresentadas no Quadro 12 as previsões médias de demanda de passageiros na hora-pico total do tráfego internacional não regular, conforme o Quadro 11.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Internacional Não Regular

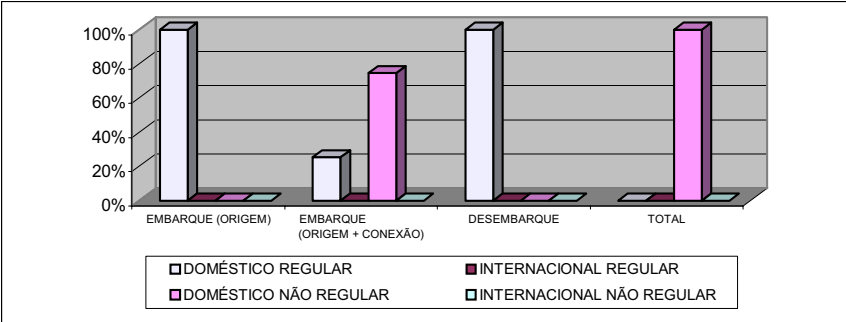
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Não Regular	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	–	–	38	49	79
	Total	–	–	38	49	79
Total Geral	Embarque (Origem)	–	–	–	–	–
	Embarque (Origem + Conexão)	–	–	–	–	–
	Desembarque	–	–	38	49	79
	Total	–	–	38	49	79

- Não opera no aeroporto

II.1.4 Tráfego Total Geral

A Figura 4 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 4 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 13 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 13 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		184			185			162			223	
2010	203	245	296	204	246	297	178	216	260	246	297	358
2015	268	324	391	269	326	393	236	285	344	325	392	474
2025	452	549	667	455	552	670	398	483	587	548	665	808

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 26/02 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 14, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 13, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 14 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	112	50	149	197	334
	Embarque (Origem + Conexão)	112	50	149	197	334
	Desembarque	111	50	148	195	331
	Total	223	100	297	392	665
Total Geral	Embarque (Origem)	112	50	149	197	334
	Embarque (Origem + Conexão)	112	50	149	197	334
	Desembarque	111	50	148	195	331
	Total	223	100	297	392	665

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 15 indica a hora-pico de pista do Aeroporto Marechal Cunha Machado – São Luís, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

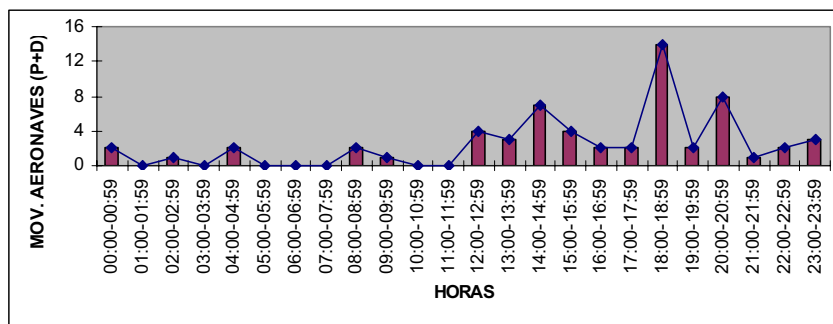
Quadro 15 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			8			10			11
Asa Rotativa			2			1			2
Toque Arremetida			–			–			–
Total Geral	18/11	20:00-20:59	10	29/5	20:00-20:59	11	18/11	20:00-20:59	13

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 5 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

O Quadro 16 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 16 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	92%	–	–	8%	–	–	–	–	14
2010	86%	–	4%	10%	–	–	–	–	25
2015	82%	–	3%	15%	–	–	–	–	29
2025	80%	–	2%	18%	–	–	–	–	31

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 17 e 18 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 19, o volume de toque arremetida na hora pico de pista.

Quadro 17 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		8			10			11	
2010	9	12	15	12	15	19	13	16	21
2015	11	14	19	14	18	24	15	20	26
2025	15	20	28	19	25	35	21	28	38

Quadro 18 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			1			2	
2010	2	3	4	1	1	2	2	3	4
2015	3	4	5	1	2	2	3	4	5
2025	4	5	7	2	3	3	4	5	7

Quadro 19 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			–	
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 20 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto Marechal Cunha Machado – São Luís, esta hora-pico de pátio registra horários coincidentes para decolagem e total, distintos, por sua vez, do horário de pouso.

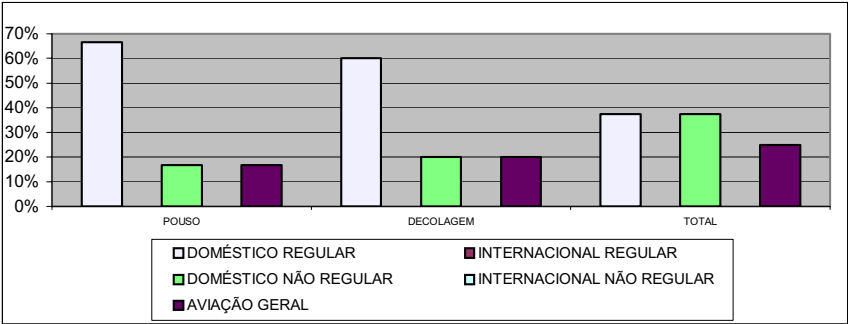
Quadro 20 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			4			3			3
Não Regular			1			1			3
Aviação Geral			1			1			2
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			6			5			8
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			–			1			1
Total Geral	16/12	16:00-16:59	6	18/8	18:00-18:59	6	18/8	18:00-18:59	9

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 6 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de páio do aeroporto.

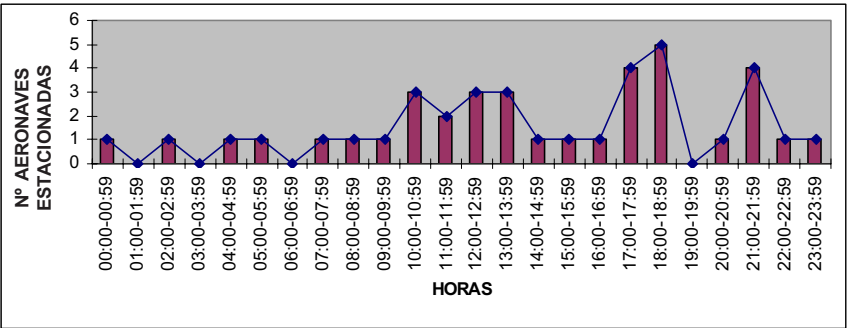
Figura 6 - Hora-Pico de Páio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 7 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do páio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 7 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Páio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de páio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Páio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (18:00 - 18:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320															
A320															
A320															
B734															
B733															
C130 MIL															
C210															
FK10															
PA28															
Total	6	5	6	5	5	6	6	7	7	7	7	7	6	5	5

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 21).

Quadro 21 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	2%	—	—	12%	86%	—	—	—	128
2010	5%	—	—	8%	82%	5%	—	—	130
2015	5%	—	—	7%	80%	8%	—	—	133
2025	5%	—	—	6%	77%	12%	—	—	136

- Não opera no aeroporto

* Inclui Aviação Geral

No Quadro 22 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		6			5			8	
2010	6	8	11	5	6	9	9	10	14
2015	8	11	13	6	9	11	10	14	17
2025	11	17	21	10	14	18	15	22	28

A partir das projeções médias constantes no Quadro 22 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 6, são apresentadas no Quadro 23, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 23 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	3	100	4	5	8
	Total	3	100	4	5	8
Doméstico Não Regular	Pouso	2	67	3	4	6
	Decolagem	1	33	1	2	3
	Total	3	100	4	5	8
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	1	50	1	2	3
	Decolagem	1	50	1	2	3
	Total	2	100	3	4	6
Total de Aeronaves de Passageiros	Pouso	3	38	4	5	8
	Decolagem	5	62	6	9	14
	Total	8	100	10	14	22
Aeronaves Militares	Pouso	—	—	—	—	—
	Decolagem	1	100	1	2	3
	Total	1	100	1	2	3
Total Geral	Pouso	3	33	4	5	8
	Decolagem	6	67	8	11	17
	Total	9	100	11	16	25

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 24 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 24 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	3	4	2	3	4	3	4	6
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 5	5	6	6	8	6	8	10	10	13	18
Faixa 6	–	–	1	1	1	1	2	1	2	2
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	8	9	11	14	10	13	17	15	20	27

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

Com base no Quadro 24, é mostrado a seguir, no Quadro 25, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 25 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3
Faixa 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 5	3	3	3	4	3	4	5	5	7	9
Faixa 6	–	–	1	1	1	1	1	1	1	1
Faixa 7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa 8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (*)	6	6	7	8	7	8	9	9	11	14

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves militares

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 26 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto Marechal Cunha Machado – São Luís a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, do horário de decolagem.

Quadro 26 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			–			–			–
Não Regular			1			1			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves Cargueiras			1			1			1
Aeronaves de Passageiros			3			–			4
Aeronaves Militares			–			–			1
Total Geral	11/11	20:00-20:59	4	11/11	22:00-22:59	1	11/11	20:00-20:59	6

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 9 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 9 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (20:00 - 20:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B732															
DC87CRG															
LJ35 MIL															
P28R															
P28R															
P28T															
Total	2	2	2	2	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 9 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 27).

Quadro 27 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	–	100%	–	–
2010	–	–	–	100%	–	–
2015	–	–	–	90%	10%	–
2025	–	–	–	85%	15%	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 28 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 28 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		1			1			1	
2010	2	3	3	2	3	3	2	3	3
2015	2	3	3	2	3	3	2	3	3
2025	3	4	5	3	4	5	3	4	5

A partir das projeções médias constantes no Quadro 28 são apresentadas no Quadro 29, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 29 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Pouso	1	100	3	3	4
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	3	3	4
Total de Aeronaves Cargueiras	Pouso	1	100	3	3	4
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	3	3	4
Aeronaves de Passageiros	Pouso	3	75	7	8	11
	Decolagem	1	25	3	3	4
	Total	4	100	10	11	15
Aeronaves Militares	Pouso	–	–	–	–	–
	Decolagem	1	100	3	3	4
	Total	1	100	3	3	4
Total Geral	Pouso	4	67	10	11	15
	Decolagem	2	33	6	6	8
	Total	6	100	16	17	23

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 30 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 30 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC4	1	2	3	3	1	2	2	2	3	4
Faixa FC5	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	1	2	3	3	2	3	3	3	4	5

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros e militares

Com base no Quadro 30, é mostrado, a seguir, no Quadro 31, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 31 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa FC4	1	1	2	2	1	1	1	1	2	2
Faixa FC5	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1
Faixa FC6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (*)	1	1	2	2	2	2	2	2	3	3

- Não opera no aeroporto

(*) Não inclui aeronaves de passageiros e militares

Santarém

I DEMANDA ANUAL

No Quadro 1 consta a evolução do tráfego anual do Aeroporto de Santarém, no período 2002-2005, no que concerne ao movimento de passageiros, aeronaves, e o agregado de carga e mala postal.

Quadro 1 - Evolução do Tráfego (2002-2005)

	2002	2003	2004	2005
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	131.489	118.325	136.317	167.923
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	7.347	11.267	11.526	9.426
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	4.868	6.360	6.099	4.100
Total Geral	143.704	135.952	153.942	181.449
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	8.311	7.791	6.775	6.725
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	4.025	3.804	4.072	4.000
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	2.810	2.250	2.843	2.786
Total	15.146	13.845	13.690	13.511
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	116	118	152	753
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total	116	118	152	753
Total Geral	15.262	13.963	13.842	14.264
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada) – Kg				
Doméstico Regular	1.522.460	1.396.190	1.237.310	1.087.175
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	671.640	737.400	968.680	1.049.770
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Total Geral	2.194.100	2.133.590	2.205.990	2.136.945
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais da INFRAERO – BIG
- Não operou no aeroporto

O Quadro 2 apresenta as projeções de demanda para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Quadro 2 - Projeções da Demanda

	2010			2015			2025		
	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista	Pessimista	Média	Otimista
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)									
Doméstico Regular	204.155	240.298	282.839	281.054	330.833	389.428	531.388	625.510	736.304
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	14.431	21.411	28.334	17.941	29.783	42.585	26.936	48.118	77.862
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	6.770	9.722	13.959	9.021	13.681	20.748	15.690	27.123	46.888
Total Geral	225.356	271.431	325.132	308.016	374.297	452.761	574.014	700.751	861.054
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras									
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	8.951	10.536	12.401	11.167	13.144	15.473	16.824	19.804	23.312
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	4.509	6.691	8.854	5.053	8.389	11.995	7.088	12.662	20.490
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aviação Geral	2.943	4.227	6.069	3.682	5.584	8.468	5.061	8.749	15.125
Total	16.403	21.454	27.324	19.902	27.117	35.936	28.973	41.215	58.927
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)									
Doméstico Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	162	240	318	181	301	431	255	455	737
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	162	240	318	181	301	431	255	455	737
Total Geral	16.565	21.694	27.642	20.083	27.418	36.367	29.228	41.670	59.664
Movimento de Carga+Mala Postal (Carregada+Descarregada) - Kg									
Doméstico Regular	1.510.772	1.990.188	2.621.736	1.911.947	2.644.814	3.658.596	3.079.487	4.768.128	7.382.738
Internacional Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Doméstico Não Regular	1.241.742	1.605.104	1.968.433	1.698.140	2.269.390	2.840.584	2.880.478	4.103.161	5.326.143
Internacional Não Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Geral	2.752.514	3.595.292	4.590.169	3.610.087	4.914.204	6.499.180	5.959.965	8.871.289	12.708.881
Rede TECA	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005
- Não opera no aeroporto

O Quadro 3 mostra uma análise do comportamento da demanda do aeroporto em questão por meio das taxas médias de crescimento geométrico. Foram consideradas as projeções médias.

Quadro 3 - Taxas Médias de Crescimento Anual (%)

	2002 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	2015 - 2025
Movimento de Passageiros (Embarcados+Desembarcados)				
Doméstico Regular	8,49	7,43	6,60	6,58
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	8,66	17,83	6,82	4,91
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-5,56	18,85	7,07	7,08
Movimento de Aeronaves (Pousos+Decolagens) – Passageiros e Cargueiras				
Movimento de Aeronaves de Passageiros (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	-6,81	9,39	4,52	4,18
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	-0,21	10,84	4,63	4,20
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Aviação Geral	-0,29	8,70	5,73	4,59
Movimento de Aeronaves Cargueiras e da Rede Postal Noturna (Pousos+Decolagens)				
Doméstico Regular	–	–	–	–
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	86,54	-20,44	4,63	4,22
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Movimento de Carga e Mala Postal (Carregada+Descarregada)				
Doméstico Regular	-10,62	12,85	5,85	6,07
Internacional Regular	–	–	–	–
Doméstico Não Regular	16,05	8,86	7,17	6,10
Internacional Não Regular	–	–	–	–
Rede TECA	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos doméstico regular e não regular

Quadro 5 - Composição da Frota - Tráfego Internacional Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	46%	34%	19%	1%	–	–	–	52	0,39
2005*	15%	–	4%	66%	5%	10%	–	–	67	0,25
2010	6%	40%	25%	20%	9%	–	–	–	54	0,42
2015	6%	39%	23%	20%	12%	–	–	–	57	0,44
2025	6%	32%	22%	20%	20%	–	–	–	66	0,48

- Não opera no aeroporto

Nos Quadros 4 e 5 constam as projeções da evolução do *mix* de aeronaves e do fator assento.

Quadro 4 - Composição da Frota - Tráfego Doméstico Regular

Ano	Faixa 1 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV	FA (%)
2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2005*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Fonte: Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – ANAC, 2005

- Não opera no aeroporto

* Inclui os tráfegos internacional regular e não regular

II DEMANDA NA HORA-PICO

II.1 Hora-Pico de Passageiros

No caso específico do Aeroporto de Santarém, as projeções da demanda de passageiros na hora-pico foram obtidas a partir da relação entre o passageiro observado na hora-pico (de acordo com o critério anteriormente definido) e o volume anual de passageiros. No Quadro 6 são apresentadas as estatísticas, referentes a 2005, da hora-pico do mercado doméstico (regular e não regular) no que concerne a embarque, desembarque e total.

Quadro 6 - Estatísticas de Hora-Pico de Passageiros

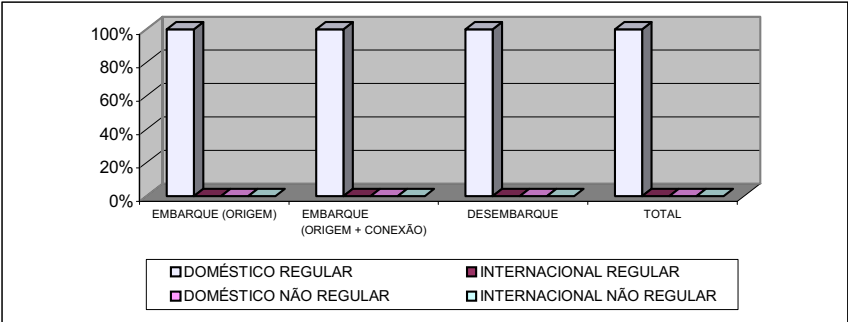
Tráfegos	Hora-Pico de Passageiros (2005)											
	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd	Data	Hora	Qtd
Doméstico												
Regular	1/7	12:00-12:59	177	18/7	16:00-16:59	177	08/7	12:00-12:59	151	21/12	11:00-11:59	254
Não Regular	3/9	17:00-17:59	150	3/9	17:00-17:59	150	3/2	09:00-09:59	13	3/9	17:00-17:59	150
Internacional												
Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Não Regular	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total Geral	1/8	12:00-12:59	180	1/8	12:00-12:59	180	2/1	11:00-11:59	154	24/6	14:00-14:59	255

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

II.1.1 Tráfego Doméstico Regular

O tráfego doméstico regular é responsável por cerca de 93% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Santarém. A Figura 1 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 1 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 7 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego doméstico regular, conforme o Quadro 6.

Quadro 7 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		177			177			151			254	
2010	215	253	298	215	253	298	184	216	254	309	363	428
2015	281	331	390	281	331	390	240	283	333	404	475	560
2025	490	576	678	490	576	678	418	492	579	703	827	973

Identificado o período entre 11:00h e 11:59h do dia 21/12 como a hora-pico total do tráfego doméstico regular, são apresentadas no Quadro 8, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 7, desagregadas para todos os tráfegos.

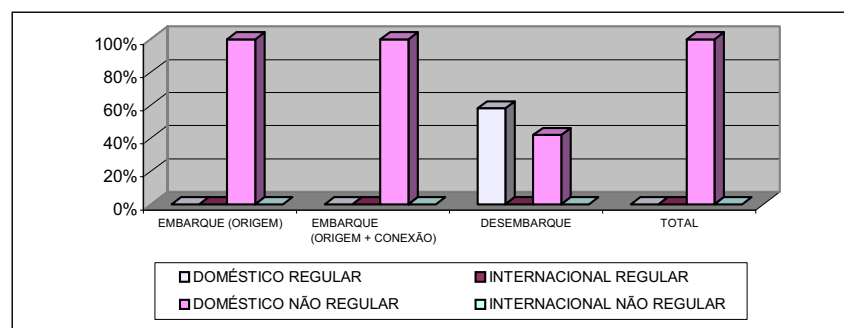
Quadro 8 – Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Regular

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	90	35	129	168	293
	Embarque (Origem + Conexão)	91	36	130	170	296
	Desembarque	163	64	233	305	531
	Total	254	100	363	475	827
Total Geral	Embarque (Origem)	90	35	129	168	293
	Embarque (Origem + Conexão)	91	36	130	170	296
	Desembarque	163	64	233	305	531
	Total	254	100	363	475	827

II.1.2 Tráfego Doméstico Não Regular

O tráfego doméstico não regular é responsável por cerca de 7% do movimento total de passageiros do Aeroporto de Santarém. A Figura 2 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de embarque, desembarque e total do tráfego em questão.

Figura 2 - Hora-Pico de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 9 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico do tráfego doméstico não regular.

Quadro 9 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico do Tráfego Doméstico Não Regular

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		150			150			13			150	
2010	165	242	328	165	242	328	14	21	28	165	242	328
2015	178	287	418	178	287	418	15	25	36	178	287	418
2025	248	437	724	248	437	724	21	38	63	248	437	724

Identificado o período entre 17:00h e 17:59h do dia 03/09 como a hora-pico total do tráfego doméstico não regular, são apresentadas no Quadro 10, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 9, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 10 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros do Tráfego Doméstico Não Regular

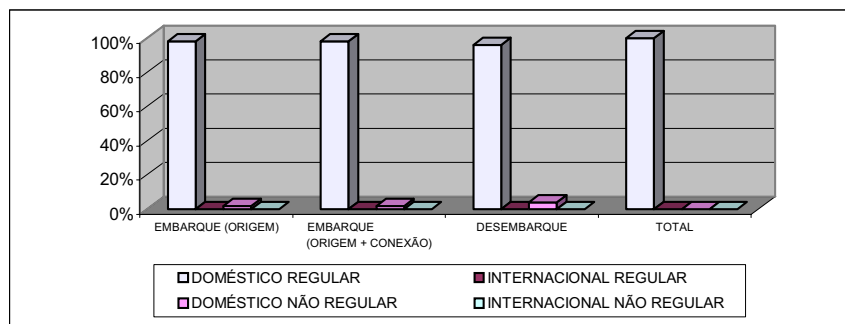
Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Não Regular	Embarque (Origem)	150	100	242	287	437
	Embarque (Origem + Conexão)	150	100	242	287	437
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	150	100	242	287	437
Total Geral	Embarque (Origem)	150	100	242	287	437
	Embarque (Origem + Conexão)	150	100	242	287	437
	Desembarque	–	–	–	–	–
	Total	150	100	242	287	437

- Não opera no aeroporto

II.1.3 Tráfego Total Geral

A Figura 3 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico total de embarque, desembarque e total.

Figura 3 - Hora-Pico Total de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

O Quadro 11 contempla as projeções da demanda de passageiros na hora-pico total do aeroporto.

Quadro 11 - Projeções de Demanda de Passageiros - Hora-Pico Total

Ano	Embarque						Desembarque			Total		
	Origem			Origem + Conexão								
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		180			180			154			255	
2010	219	264	316	219	264	316	187	226	270	310	374	448
2015	287	349	423	287	349	423	246	299	362	407	495	599
2025	509	621	763	509	621	763	435	532	653	721	880	1.082

Identificado o período entre 14:00h e 14:59h do dia 24/06 como a hora-pico total do aeroporto, são apresentadas no Quadro 12, as previsões médias de demanda de passageiros nesta hora, conforme o Quadro 11, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 12 - Participação dos Tráfegos na Hora-Pico Total de Passageiros

Tráfegos	Passageiros	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Embarque (Origem)	176	69	258	342	607
	Embarque (Origem + Conexão)	176	69	258	342	607
	Desembarque	79	31	116	153	273
	Total	255	100	374	495	880
Total Geral	Embarque (Origem)	176	69	258	342	607
	Embarque (Origem + Conexão)	176	69	258	342	607
	Desembarque	79	31	116	153	273
	Total	255	100	374	495	880

II.2 Hora-Pico do Movimento de Aeronaves

II.2.1 Hora-Pico de Pista

O Quadro 13 indica a hora-pico de pista do Aeroporto de Santarém, considerando a maior incidência de pousos e decolagens no intervalo de uma hora.

Quadro 13 - Estatísticas de Hora-Pico de Pista de Aeronaves

Tráfegos	Hora-Pico de Pista (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Asa Fixa			7			8			12
Asa Rotativa			–			1			–
Toque Arremetida			–			–			6
Total Geral	7/7	13:00-13:59	7	5/12	16:00-16:59	9	17/6	20:00-20:59	18*

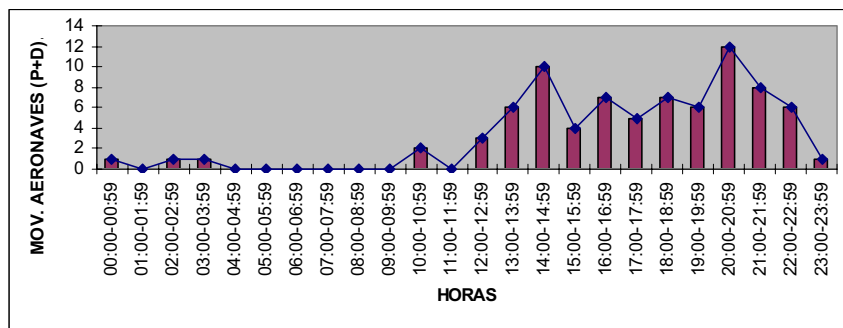
Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

- Não operou no aeroporto

* Inclui toque-arremetida

A Figura 4 ilustra a distribuição do movimento diário, pouso e decolagem de aeronaves de passageiros, cargueiros e militares, desconsiderando toque-arremetida, no dia típico de pista, que caracteriza os períodos de maior solicitação da área de manobras.

Figura 4 - Distribuição do Movimento Diário de Aeronaves no Dia Típico de Pista



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

O Quadro 14 contém o *mix* de aeronaves na hora-pico de pista do aeroporto, necessário para determinar a capacidade do sistema de pista.

Quadro 14 - Composição da Frota das Aeronaves na Hora-Pico de Pista

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	50%	25%	8%	17%	—	—	—	—	28
2010	43%	23%	14%	20%	—	—	—	—	39
2015	38%	20%	17%	25%	—	—	—	—	43
2025	32%	18%	20%	30%	—	—	—	—	48

- Não opera no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

Os Quadros 15 e 16 mostram as projeções do movimento de aeronaves (asa fixa, asa móvel) enquanto o Quadro 17, o volume de toque-arremetida na hora-pico de pista.

Quadro 15 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Fixa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		7			8			12	
2010	8	10	13	9	12	15	13	17	22
2015	9	13	17	11	15	19	16	22	29
2025	12	17	24	13	19	27	20	28	41

Quadro 16 - Projeções do Movimento de Aeronaves (Asa Rotativa) - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		—			1			—	
2010	—	—	—	1	1	2	—	—	—
2015	—	—	—	1	2	2	—	—	—
2025	—	—	—	2	2	3	—	—	—

- Não opera no aeroporto

Quadro 17 – Projeção de Toque Arremetida - Hora-Pico de Pista

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		–			–			6	
2010	–	–	–	–	–	–	7	9	11
2015	–	–	–	–	–	–	8	11	15
2025	–	–	–	–	–	–	10	14	20

- Não opera no aeroporto

II.2.2 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

No Quadro 18 são apresentadas as estatísticas de hora-pico de pátio das aeronaves de passageiros, referentes a 2005. No Aeroporto de Santarém, esta hora-pico de pátio registra horário distinto para pouso, decolagem e total.

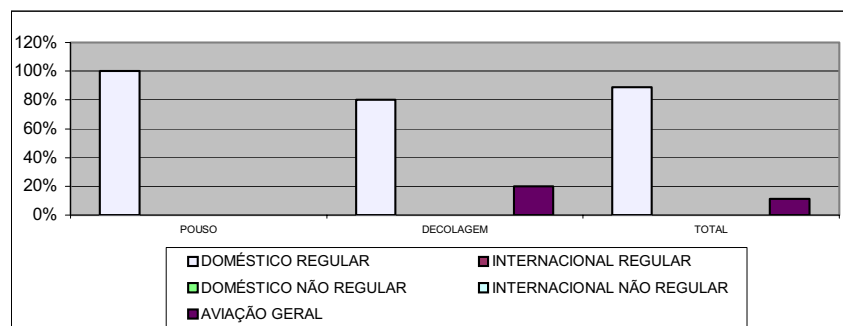
Quadro 18 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			4			4			8
Não Regular			–			–			–
Aviação Geral			–			1			1
Internacional									
Regular			–			–			–
Não Regular			–			–			–
Total Aeronaves de Passageiros			4			5			9
Aeronaves Cargueiras			–			–			–
Aeronaves Militares			1			1			–
Total Geral	22/6	19:00-19:59	5	22/6	20:00-20:59	6	22/4	19:00-19:59	9

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

A Figura 5 mostra a participação relativa de cada tráfego na hora-pico de pátio do aeroporto.

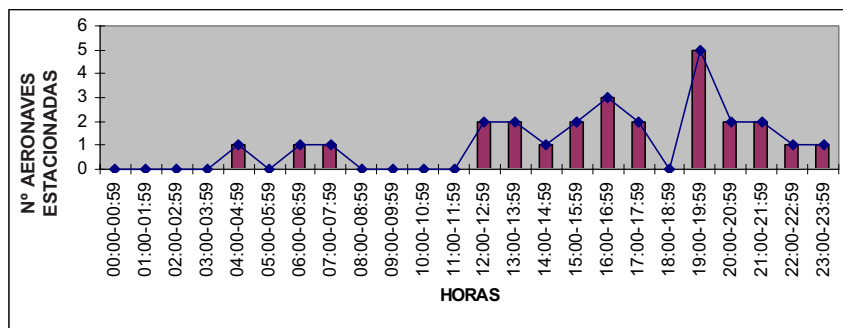
Figura 5 - Hora-Pico de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Participação dos Tráfegos



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Na Figura 6 é ilustrada a distribuição do volume diário de aeronaves de passageiros estacionadas ao longo do dia típico, que caracteriza a ocupação do pátio ao longo do dia, bem como os intervalos de maior concentração de aeronaves estacionadas simultaneamente.

Figura 6 – Distribuição do Volume Diário de Aeronaves Estacionadas no Pátio



Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
OBS: O horário está em hora Zulu.

Pode-se observar na Figura 7 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves de passageiros na hora-pico total.

Figura 7 - Diagrama de Pátio de Aeronaves de Passageiros na Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (19:00 - 19:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
A320	1														
B732															
E120															
E120															
PA34															
Total	1	1	1	1	2	3	3	4	5	5	4	3	2	1	1

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 7 foi possível apontar o *mix* de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio (Quadro 19).

Quadro 19 - Composição da Frota das Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa 1 * 15 ass.	Faixa 2 25 ass.	Faixa 3 45 ass.	Faixa 4 100 ass.	Faixa 5 135 ass.	Faixa 6 210 ass.	Faixa 7 350 ass.	Faixa 8 450 ass.	TAMAV
2005	11%	45%	—	22%	22%	—	—	—	74
2010	6%	40%	—	20%	34%	—	—	—	77
2015	6%	36%	—	20%	38%	—	—	—	81
2025	6%	32%	—	20%	42%	—	—	—	86

- Não operou no aeroporto
* Inclui Aviação Geral

No Quadro 20 são apresentadas as projeções da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico de pátio.

Quadro 20 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		4			5			9	
2010	4	5	7	5	7	9	9	13	15
2015	5	7	9	6	8	11	11	16	20
2025	7	10	14	9	12	17	15	22	31

A partir das projeções médias constantes no Quadro 20 e das participações relativas de cada tráfego constantes na Figura 5, são apresentadas no Quadro 21, as previsões da demanda de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 21 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves de Passageiros - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Doméstico Regular	Pouso	4	50	6	7	10
	Decolagem	4	50	6	7	10
	Total	8	100	12	14	20
Aviação Geral e Táxi Aéreo	Pouso	1	100	1	2	2
	Decolagem	—	—	—	—	—
	Total	1	100	1	2	2
Total Aeronaves de Passageiros	Pouso	5	56	7	9	12
	Decolagem	4	44	6	7	10
	Total	9	100	13	16	22
Total Geral	Pouso	5	56	7	9	12
	Decolagem	4	44	6	7	10
	Total	9	100	13	16	22

- Não operou no aeroporto

A seguir no Quadro 22 são apresentados, por faixas, os movimentos de aeronaves de passageiros na hora-pico total de pátio.

Quadro 22 - Projeções do Movimento de Aeronaves de Passageiros por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	2	2	3	2	4	4	3	5	7
Faixa 2	4	3	6	6	3	4	5	4	5	8
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	2	2	3	3	3	4	5	4	6	8
Faixa 5	2	2	2	3	3	4	6	4	6	8
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	9	9	13	15	11	16	20	15	22	31

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 22, é mostrado a seguir, no Quadro 23, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves de passageiros.

Quadro 23 - Projeções de Aeronaves de Passageiros Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa 1	1	1	1	2	1	2	2	2	3	4
Faixa 2	2	2	3	3	2	2	3	2	3	4
Faixa 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 4	1	1	2	2	2	2	3	2	3	4
Faixa 5	1	1	1	2	2	2	3	2	3	4
Faixa 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faixa 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	5	5	7	9	7	8	11	8	12	16

- Não opera no aeroporto

II.2.3 Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

No Quadro 24 são apresentadas as estatísticas da hora-pico de pátio de estacionamento das aeronaves cargueiras, referentes a 2005. No Aeroporto de Santarém a hora-pico do movimento de aeronaves cargueiras registra horários coincidentes para pouso e total, distintos, por sua vez, da hora-pico de decolagem.

Quadro 24 - Estatísticas de Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras

Tráfegos	Hora-Pico de Pátio de Aeronaves Cargueiras (2005)								
	Pouso			Decolagem			Total		
	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.	Data	Hora	Qtd.
Doméstico									
Regular			—			—			—
Não Regular			2			1			2
Internacional									
Regular			—			—			—
Não Regular			—			—			—
Total Aeronaves Cargueiras			2			1			2
Aeronaves de Passageiros			—			4			—
Aeronaves Militares			—			—			—
Total Geral	30/5	08:00-08:59	2	30/5	12:00-12:59	5	30/5	08:00-08:59	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações
- Não operou no aeroporto

Pode-se observar na Figura 8 o diagrama de pátio de estacionamento de aeronaves cargueiras na hora-pico total.

Figura 8 - Diagrama de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Hora Pico Total

Aeronaves	Hora-Pico (08:00 - 08:59)														
	0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36-39	40-43	44-47	48-51	52-55	56-59
B703 CRG															
DC10 CRG															
Total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2

Fonte: INFRAERO - Diretoria de Operações

Com base nas informações contidas na Figura 8 foi possível apontar o *mix* de aeronaves cargueiras na hora-pico de total de pátio (Quadro 25).

Quadro 25 – Composição da Frota das Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Faixa FC1	Faixa FC2	Faixa FC3	Faixa FC4	Faixa FC5	Faixa FC6
2005	–	–	50%	50%	–	–
2010	–	–	50%	50%	–	–
2015	–	–	50%	50%	–	–
2025	–	–	50%	50%	–	–

- Não opera no aeroporto

No Quadro 26 são mostradas as projeções da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico de pátio.

Quadro 26 – Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras - Hora-Pico de Pátio

Ano	Pouso			Decolagem			Total Geral		
	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim	Pess	Méd	Otim
2005		2			1			2	
2010	2	3	4	1	1	2	2	3	4
2015	2	4	5	1	2	3	2	4	5
2025	3	6	10	2	3	5	3	6	10

A partir das projeções médias constantes no Quadro 26 são apresentadas no Quadro 27, as previsões da demanda de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio, desagregadas para todos os tráfegos.

Quadro 27 - Hora-Pico Total de Pátio de Aeronaves Cargueiras - Projeções Desagregadas

Tráfegos	Aeronaves	Histórico		Projeções		
		2005		2010	2015	2025
		Qtd	%	Qtd	Qtd	Qtd
Internacional Regular	Pouso	1	100	1	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	1	2	3
Doméstico Não Regular	Pouso	1	100	2	2	3
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	1	100	2	2	3
Total Aeronaves Cargueiras	Pouso	2	100	3	4	6
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	3	4	6
Total Geral	Pouso	2	100	3	4	6
	Decolagem	–	–	–	–	–
	Total	2	100	3	4	6

- Não opera no aeroporto

A seguir no Quadro 28 é apresentado, por faixas, o movimento de aeronaves cargueiras na hora-pico total de pátio.

Quadro 28 - Projeções do Movimento de Aeronaves Cargueiras por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	1	1	1	2	1	2	2	1	3	5
Faixa FC4	1	1	2	2	1	2	3	2	3	5
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	2	2	3	4	2	4	5	3	6	10

- Não opera no aeroporto

Com base no Quadro 28, é mostrado, a seguir, no Quadro 29, o *mix* de aeronaves estacionadas simultaneamente na hora-pico total de pátio de aeronaves cargueiras.

Quadro 29 - Projeções de Aeronaves Cargueiras Estacionadas Simultaneamente por Faixa - Hora-Pico Total de Pátio

Faixas	2005	2010			2015			2025		
		Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.	Pess.	Méd.	Otim.
Faixa FC1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3
Faixa FC4	1	1	1	1	1	1	2	1	2	3
Faixa FC5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Faixa FC6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	2	2	2	2	2	2	3	2	4	6

- Não opera no aeroporto

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho consiste em um estudo pioneiro por disponibilizar para uma rede de aeroportos, neste caso os administrados pela INFRAERO, projeções de demanda na hora-pico relativas ao movimento de passageiros e aeronaves e à simultaneidade de aeronaves estacionadas.

Os parâmetros do presente estudo de Demanda na Hora-Pico dos Aeroportos da Rede INFRAERO e aqueles do estudo de Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros – 2005 da ANAC configuram-se como os principais balizadores de demanda para o planejamento aeroportuário.

Assim, esses dois referenciais técnicos consistem no passo inicial para desdobramentos quanto à priorização de investimentos em infra-estrutura aeroportuária e ao incentivo a estudos de gerenciamento de demanda, utilizando-se dos recursos de simulação.

Como decorrência imediata, sugere-se uma análise estatística e qualitativa dos resultados obtidos com o objetivo de identificar grupos de aeroportos – *clusters* – de comportamentos e que apresentem perspectivas mercadológicas semelhantes.



Anexos

ANEXO A

Base de Dados Utilizada na Modelagem

AEROPORTO	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO SUDESTE (SRGR)									
SBGR									
SBSP									
SBKP									
SBCG									
SBSJ									
SBMT									
SBCR									
SBPP									
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO LESTE (SRGL)									
SBGL									
SBCF									
SBRJ									
SBBH									
SBJR									
SBVT									
SBME									
SBCP									
SBJF									
SBPR									
SBMK									
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO SUL (SRPA)									
SBPA									
SBCT									
SBFI									
SBFL									
SBLO									
SBJV									
SBNF									
SBPK									
SBUG									
SBBI									
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO NORDESTE (SRRF)									
SBRF									
SBFZ									
SBMO									
SBNT									
SBTE									
SBJP									
SBPL									
SBKG									
SBJU									
SBPB									
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO CENTRO LESTE (SRSV)									
SBSV									
SBIL									
SBAR									

Base de Dados Utilizada na Modelagem (Cont.)

AEROPORTO	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO CENTRO OESTE (SRBR)									
SBBR									
SBCY									
SBGO									
SBPJ									
SBUL									
SBUR									
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO NOROESTE (SRMN)									
SBEG									
SBBV									
SBPV									
SBRB									
SBCZ									
SBTT									
SBTF									
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO NORTE (SRBE)									
SBBE									
SBSL									
SBMQ									
SBSN									
SBCJ									
SBHT									
SBIZ									
SBJC									
SBMA									

ANEXO B

Classificação da Frota de Aeronaves de Passageiros, Definida por Faixas.

Faixa	Média de Assentos	Faixa de Assentos
1	15	08 - 18
2	25	19 - 30
3	45	31 - 60
4	100	61 - 130
5	135	131 - 180
6	210	181 - 260
7	350	261 - 450
8	450	Superior de 450

ANEXO C

Classificação da Frota de Aeronaves Cargueiras, Definida por Faixas.

Aeronaves Cargueiras	Carga Paga	Envergadura	Comprimento	Faixas
C208	1.542	15,88	11,46	FC1
EMB120	3.350	19,78	20,00	FC2
ATR 72	7.050 a 7.350	27,05	27,17	FC3
B727-100	14.700 a 18.600	40,59	32,92	FC3
B727-200	17.410 a 19.660	46,69	32,92	FC3
B737-200	12.110 a 15.100	30,53	28,35	FC3
B737-300	15.050 a 16.150	33,40	28,88	FC3
Bae 146 QT	11.577 a 13.651	26,34	28,58	FC3
DC9s 15/60	6.137 a 18.233	32,,85	45,02	FC3
B707-320	42.900	44,42	46,61	FC4
B757-200PF	39.000	38,06	47,33	FC4
B757-200	21.350 a 26.700	38,06	47,33	FC4
DC8-50/60	42.080	43,40	45,90	FC4
DC8-70	36.878 a 50.712	43,41	57,13	FC4
A300-600	43.828	44,84	54,08	FC4
A300-B4	28.000 a 34.174	43,83	53,61	FC4
A310-200/300	31.631 a 36.285	43,89	46,66	FC4
B767-200	30.800 a 33.250	47,57	48,51	FC4
B767-200ER	32.600 a 35.550	47,57	48,51	FC4
B767-300	40.550 a 41.500	45,57	54,94	FC4
B767-300ER	38.150 a 43.800	45,57	54,94	FC4
DC10-10CF	56.997	47,34	55,55	FC4
L1011	34.020 a 44.319	47,54	54,15	FC4
B747-100	59.910 a 76.280	59,64	70,66	FC5
B747-200F	107.970 a 112.380	59,64	70,66	FC5
B747-300	108.870 a 135.954	59,64	70,66	FC5
B747-400	120.202 a 151.954	64,94	69,87	FC5
DC10-30CF	70.682 a 70.947	47,34	55,55	FC5
DC10-40CF	68.966 a 68.989	50,39	55,55	FC5
MD-11	92.554	52,40	61,40	FC5

ANEXO D

Categorização dos Aeroportos quanto ao Porte

AEROPORTO	2005	2006	2010	2015	2025
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO SUDESTE (SRGR)					
SBGR	EP	EP	EP	EP	EP
SBSP	EP	EP	EP	EP	EP
SBKP	PP3	PP3	MP	MP	GP
SBCG	PP3	PP3	PP3	MP	MP
SBSJ	PP1	PP1	PP1	PP2	PP2
SBMT	PP2	PP2	PP2	PP2	PP3
SBCR	PP1	PP1	PP1	PP2	PP2
SBPP	PP1	PP1	PP1	PP1	PP1
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO LESTE (SRGL)					
SBGL	EP	EP	EP	EP	EP
SBCF	MP	GP	GP	GP	GP
SBRJ	GP	GP	GP	GP	EP
SBBH	MP	PP3	MP	GP	GP
SBJR	PP1	PP1	PP1	PP2	PP2
SBVT	MP	MP	MP	GP	GP
SBME	PP2	PP2	PP3	PP3	MP
SBCP	PP1	PP1	PP1	PP1	PP1
SBJF	PP1	PP1	PP1	PP1	PP2
SBPR	PP1	PP1	PP1	PP1	PP1
SBMK	PP1	PP1	PP2	PP2	PP2
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO SUL (SRPA)					
SBPA	GP	GP	GP	GP	EP
SBCT	GP	GP	GP	GP	EP
SBFI	PP3	PP3	MP	MP	GP
SBFL	MP	MP	MP	GP	GP
SBLO	PP3	PP3	PP3	MP	MP
SBJV	PP2	PP2	PP3	PP3	MP
SBNF	PP3	PP3	PP3	PP3	MP
SBPK	PP1	PP1	PP1	PP1	PP1
SBUG	PP1	PP1	PP1	PP1	PP1
SBBI	PP1	PP1	PP1	PP2	PP2
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO NORDESTE (SRRF)					
SBRF	GP	GP	GP	GP	EP
SBFZ	MP	GP	GP	GP	EP
SBMO	PP3	PP3	MP	MP	MP
SBNT	MP	MP	MP	MP	GP
SBTE	PP2	PP2	PP3	PP3	MP
SBJP	PP2	PP3	PP3	PP3	MP
SBPL	PP2	PP2	PP2	PP2	PP3
SBKG	PP1	PP1	PP1	PP2	PP2
SBJU	PP1	PP2	PP2	PP2	PP2
SBPB	PP1	PP1	PP1	PP1	PP1
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO CENTRO LESTE (SRSV)					
SBSV	GP	GP	GP	EP	EP
SBIL	PP2	PP2	PP2	PP3	PP3
SBAR	PP3	PP3	PP3	MP	MP

Categorização dos Aeroportos quanto ao Porte (Cont.)

AEROPORTO	2005	2006	2010	2015	2025
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO CENTRO OESTE (SRBR)					
SBBR	EP	EP	EP	EP	EP
SBCY	PP3	PP3	MP	MP	GP
SBGO	MP	MP	MP	MP	GP
SBPJ	PP2	PP2	PP2	PP3	PP3
SBUL	PP3	PP3	PP3	MP	MP
SBUR	PP1	PP1	PP1	PP2	PP2
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO NOROESTE (SRMN)					
SBEG	MP	MP	MP	MP	GP
SBBV	PP2	PP2	PP2	PP2	PP3
SBPV	PP2	PP2	PP3	PP3	MP
SBRB	PP2	PP2	PP2	PP2	PP3
SBCZ	PP1	PP1	PP1	PP2	PP2
SBTT	PP1	PP1	PP1	PP1	PP2
SBTF	PP1	PP1	PP1	PP1	PP2
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO NORTE (SRBE)					
SBBE	MP	MP	MP	MP	GP
SBSL	PP3	PP3	PP3	MP	MP
SBMQ	PP3	PP3	PP3	PP3	MP
SBSN	PP2	PP2	PP2	PP2	PP3
SBCJ	PP1	PP1	PP1	PP1	PP1
SBHT	PP1	PP1	PP1	PP1	PP2
SBIZ	PP1	PP2	PP2	PP2	PP2
SBJC	PP1	PP1	PP1	PP1	PP2
SBMA	PP1	PP1	PP2	PP2	PP2

Legenda:

PP1, PP2 e PP3 – Pequeno Porte
 MP – Médio Porte
 GP – Grande Porte
 EP – Porte Superior

A Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação para a Aviação Civil-SEP, é uma das seis superintendências da ANAC.

Sua concepção reuniu as atribuições do extinto IAC (Instituto de Aviação Civil) concernentes ao desenvolvimento da instrução profissional para Aviação Civil e aos estudos de meio ambiente e economia do transporte aéreo, bem como as atribuições do extinto ICAF (Instituto de Ciências da Atividade Física da Aeronáutica) concernentes aos estudos e pesquisas relativos aos campos da Ergonomia e Fatores Humanos no âmbito da aviação.

Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação para Aviação Civil - SEP
Av. Almirante Silvio de Noronha, 373 - Castelo - Rio de Janeiro - RJ - 20021-010 - Brasil

www.anac.gov.br



Ministério
da Defesa

