



*Prof. Dr. Sergio Naruhiko Sakurai,*

*Jenifer Barbosa, Leonardo Veras*

Esta edição especial do boletim CEPER-FUNDACE tem como objetivo apresentar um panorama da movimentação aeroportuária do país, uma vez que este indicador representa, ainda que indiretamente, o nível geral da atividade econômica. Em particular, este boletim analisa estatísticas do aeroporto do município de Ribeirão Preto (Aeroporto Estadual Leite Lopes), do sistema Daesp (Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo, do qual o aeroporto Leite Lopes faz parte), do sistema Infraero e de outros três aeroportos altamente relevantes para o tráfego aéreo do país: o Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas, o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - Governador André Franco Montoro e o Aeroporto de Brasília.

A tabela 1 apresenta o valor acumulado de Janeiro a Dezembro (ou seja, acumulado no ano) para cada um dos anos de 2011 a 2015, referentes à três medidas de movimentação: passageiros (total de embarques e desembarques), aeronaves (total de pousos e decolagens) e volume de cargas.

O Aeroporto Leite Lopes, que atende as demandas da aviação comercial e geral de Ribeirão Preto e da região, reafirma em 2015 sua posição como o aeroporto do sistema Daesp de maior volume de passageiros. Além disso, o Aeroporto Leite Lopes exibiu em 2015 o maior montante de passageiros transportados dos últimos quatro anos. Embora o aeroporto tenha exibido em 2015 um aumento de 2,81% em relação ao ano anterior, o resultado ainda se mantém aquém do registrado no ano de 2011. A movimentação das aeronaves,

por outro lado, apresentou quedas consecutivas entre os anos analisados, inclusive nos anos em que houve aumento do transporte de passageiros. Em relação à carga transportada pelo aeroporto, por sua vez, tem-se em 2015 o maior volume registrado nos últimos cinco anos, o que corresponde a um aumento de 18,41% em comparação ao ano anterior.

O sistema Daesp têm exibido queda no total de passageiros transportados desde 2012, cenário que se mantém no ano de 2015. Apesar da queda em 2015 de 3,84% em comparação ao ano anterior, o total de passageiros foi superior ao registrado em 2011. O volume de embarques e desembarques de aeronaves aumentou apenas em 2012 (frente à 2011), e a partir de então, apresentou quedas consecutivas entre os anos analisados. O volume de cargas transportadas aumentou 8,31% em 2015 em relação ao ano anterior, mas o resultado ainda permanece aquém do exibido em 2011.

O sistema Infraero registrou queda de 1,09% no volume de passageiros transportados em 2015 quando comparado ao ano anterior, embora o resultado obtido ainda seja superior ao registrado nos anos de 2011 a 2013. O montante de aeronaves embarcadas e desembarcadas registrou quedas sucessivas em todos os anos considerados, assim como o volume de carga transportada.

O cenário exibido pelos aeroportos concedidos à iniciativa privada, no entanto, demonstra um cenário mais otimista. O Aeroporto

*Prof. Dr. Sergio Naruhiko Sakurai,**Jenifer Barbosa, Leonardo Veras*

de Brasília registrou em 2015 um aumento de 7,48% no transporte de passageiros em comparação com o ano anterior, assim como registrou aumento no volume de passageiros transportados em todos os anos anteriores. O Aeroporto de Brasília foi o único aeroporto retratado neste boletim a registrar aumento na movimentação de aeronaves em 2015 (frente ao ano imediatamente anterior). O volume de cargas transportadas, no entanto, reduziu-se significativamente na passagem dos últimos cinco anos.

O Aeroporto de Viracopos (Campinas) exibiu aumentos consecutivos na movimentação de passageiros e, em 2015, registrou seu o recorde histórico de 10 milhões de pessoas transportadas no ano, que representou um aumento de 4,85% na movimentação de passageiros em relação ao ano

anterior. A quantidade de embarques e desembarques de aeronaves, por sua vez, registrou queda em 2015 em relação ao ano anterior. O volume de carga transportada exibiu queda significativa ao longo dos últimos cinco anos, e em 2015, essa movimentação foi reduzida em 18,50% em relação ao registrado no ano anterior.

Por fim, o Aeroporto de Guarulhos encerrou 2015 com movimentação de passageiros menor do que o ano anterior (queda de aproximadamente 1,40%). A movimentação de aeronaves, que exibia crescimento contínuo desde 2011, reverteu esse cenário em 2015, quando foi registrado queda de 3,13% no montante de aeronaves embarcadas e desembarcadas em relação à 2014. A movimentação de cargas, por sua vez, sofreu significativa queda de 22,46% no ano de 2015, quando comparado ao ano anterior.

**Tabela 1: Movimentação de passageiros, aeronaves e cargas. Aeroportos, sistemas e anos selecionados.**  
Valores acumulados durante o ano.

Aeroporto/Sistema	Período	Passageiros (unid.)	Aeronaves (unid.)	Carga (kg)
Leite Lopes	2011	1.114.415	48.260	889.804
	2012	1.077.010	47.169	649.082
	2013	1.095.008	45.973	690.775
	2014	1.079.430	41.224	892.943
	2015	1.109.809	38.424	1.057.350
Sistema Daesp	2011	2.542.653	296.782	5.024.898
	2012	2.807.305	310.882	4.820.974
	2013	2.715.774	285.222	3.975.174
	2014	2.685.913	265.368	4.113.666
	2015	2.582.844	242.542	4.455.621
Sistema Infraero	2011	99.904.524	2.055.163	568.246.125
	2012	105.037.228	2.121.411	433.685.370
	2013	105.920.737	2.013.391	425.880.619
	2014	112.755.511	1.977.989	416.006.229
	2015	111.528.447	1.818.308	357.858.155



*Prof. Dr. Sergio Naruhiko Sakurai,  
Jenifer Barbosa, Leonardo Veras*

Brasília	2011	15.398.737	189.570	60.975.453
	2012	15.891.530	188.528	42.946.270
	2013	16.489.987	179.656	43.606.988
	2014	18.146.405	183.874	40.785.511
	2015	19.503.501	186.377	39.340.461
Campinas (Viracopos)	2011	7.568.384	99.982	283.267.583
	2012	8.858.380	115.548	230.250.306
	2013	9.295.349	127.252	235.183.800
	2014	9.846.853	131.531	217.518.900
	2015	10.324.658	127.395	177.286.000
Guarulhos	2011	30.003.428	270.600	515.175.458
	2012	32.777.330	273.884	400.205.191
	2013	35.962.128	284.184	343.784.046
	2014	39.537.562	304.559	339.827.607
	2015	38.983.948	295.030	263.502.522

Fonte: elaboração própria a partir de dados do sistema Infraero, sistema Daesp, Aeroporto de Brasília, Aeroporto de Guarulhos e Aeroporto de Viracopos. Período: Jan./11 a Dez./15.

As informações apresentadas na Tabela 1 sugerem que embora tenha havido crescimento em alguns aeroportos específicos, como o Aeroporto Leite Lopes, Aeroporto de Brasília e Aeroporto de Campinas, essa parece não ser a realidade dos demais. Esses crescimentos pontuais não são capazes de compensar a queda registrada na maioria dos demais aeroportos e, por isso, os sistemas responsáveis pela administração de vários aeroportos, como o sistema Daesp e o sistema Infraero, registram redução em suas operações. O sistema Daesp é responsável pela administração de 26 aeroportos, dos quais somente sete aumentaram a movimentação de passageiros em 2015 em comparação com o ano anterior. Esse cenário é semelhante ao exibido pelo sistema

Infraero, que administra 60 aeroportos, dos quais apenas 24 apresentaram aumento no montante de passageiros embarcados e desembarcados em 2015 em comparação com 2014.

O Relatório de Demanda e Oferta do Transporte Aéreo, elaborado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)<sup>1</sup>, indicou que a demanda doméstica (em passageiros-quilômetros pagos transportados) acumulou alta de 1,12% no ano de 2015 em comparação ao ano anterior. Entretanto, em dezembro de 2015, o índice registrou redução de 4,5% frente à dezembro de 2014, a quinta redução consecutiva. Por sua vez, a oferta

<sup>1</sup> Disponível em <http://www2.anac.gov.br/estatistica/demandaeoferta/DemandaOferta.asp>



*Prof. Dr. Sergio Naruhiko Sakurai,  
Jenifer Barbosa, Leonardo Veras*

doméstica (em assentos-quilômetros ofertados) acumulou alta de 1,01% ao longo de 2015, mas registrou redução de 3,3% em dezembro de 2015 frente ao mesmo mês de 2014. Assim, segundo a ANAC, houve uma estagnação do mercado aéreo em 2015. A taxa de aproveitamento de aeronaves no mercado doméstico foi de 79,8% no acumulado de 2015, frente à taxa de 79,7% no acumulado de 2014. Em dezembro de 2015, a taxa registrada de 79,8% representou queda de 1,2 pontos percentuais frente ao mesmo mês de 2014.

O estudo da ANAC indicou ainda aumento na demanda internacional de passageiros das empresas aéreas brasileiras no acumulado do ano de 2015, da ordem 13,76%, enquanto a oferta internacional aumentou em 15,29% também no acumulado do ano. Em dezembro de 2015, houve crescimento de 8,9% da demanda em relação à dezembro de 2014 (22º mês de crescimento consecutivo), ao passo que houve crescimento de

7,7% nesta mesma base de comparação (17º mês consecutivo de crescimento). O aproveitamento de aeronaves no mercado internacional foi de 81,4% no acumulado de 2015, pouco inferior à taxa exibida em 2014, da ordem de 82,5%.

Estes indicadores sugerem que o movimento aeroportuário apresentou queda no mercado doméstico ao mesmo tempo em que houve um aumento da demanda internacional pelo turismo brasileiro. Isso pode ser explicado pelo aumento da taxas de câmbio, em especial, em relação ao dólar, que desestimula o turismo internacional para brasileiros e estimula o turismo no Brasil para estrangeiros. Além disso, o aumento da taxa de câmbio a fraca atividade econômica doméstica podem explicar a queda na carga transportada nos aeroportos, visto que desestimula a importação, reduzindo a entrada de bens de produção no país e eventualmente, aumentando a procura por substitutos nacionais.

## Notas Metodológicas

Os dados de passageiros deste boletim consideram a soma de embarques e desembarques realizados durante cada ano analisado, os dados de aeronaves correspondem à soma de pousos e decolagens e, por fim, os dados de carga consistem no total de carga carregada e descarregada.

Transporte regular corresponde aos voos efetuados com a existência de HOTRAN (Horário de Transporte) e transporte não regular consiste nos

voos comerciais efetuados por qualquer aeronave sem a existência de HOTRAN. Para fins de estatísticas, todos os sistemas consideram os registros obtidos tanto para transporte regular como para transporte não regular. No entanto, os sistemas Infraero e Daesp apresentam algumas particularidades quanto à inclusão de informações em suas estatísticas.



*Prof. Dr. Sergio Naruhiko Sakurai,*

*Jenifer Barbosa, Leonardo Veras*

No sistema Infraero, passageiros incluem passageiros embarcados, passageiros desembarcados, passageiros de cabotagem (passageiros domésticos transportados em voo internacional) e passageiros de conexão. O total de aeronaves considera voos domésticos e internacionais enquanto o volume de carga registrado inclui carga doméstica e carga internacional.

No sistema Daesp, passageiros incluem passageiros embarcados e desembarcados apenas. O total de aeronaves considera pousos e decolagens de voos regulares (comercial) e não regulares e desconsidera os dados de toque de arremetida. O volume de carga inclui a soma da carga embarcada e desembarcada no período.

Foram analisados neste boletim três aeroportos concedidos à iniciativa privada, quais sejam, o Aeroporto de Brasília, Aeroporto de Viracopos e Aeroporto de Guarulhos. Estes três aeroportos foram concedidos em 2012, e até então eram de responsabilidade integral do sistema Infraero. Dessa forma, os dados de 2011 e 2012 destes aeroportos foram divulgados pelo sistema Infraero, seguindo suas especificações, e as informações estatísticas obtidas a partir de janeiro de 2013 foram divulgadas diretamente pelas empresas que arremataram cada complexo aeroportuário mencionado, seguindo as estatísticas oficiais divulgadas pela administração dos aeroportos. Em passageiros, os aeroportos concedidos incluem os passageiros embarcados, desembarcados domésticos e internacionais e

conexões. As aeronaves abrangem pousos e decolagens de voos domésticos e internacionais e a carga corresponde à soma de carga doméstica e internacional de voos domésticos e internacionais.

Consideram-se neste boletim informações de 2011 a 2015 e, para permitir a comparação entre os períodos, foram considerados apenas os aeroportos que estão nos sistemas em todos os períodos de análise, eliminando aqueles que foram concedidos ao longo dos últimos cinco anos. No sistema Daesp foram considerados os 26 aeroportos por ele administrado, sendo eles: Andrada, Araçatuba, Araraquara, Assis, Avaré/Arandu, Bauru/Arealva, Bragança Paulista, Campinas (Amarais), Dracena, Franca, Itanhaém, Jundiaí, Marília, Ourinhos, Penápolis, Presidente Epitácio, Presidente Prudente, Registro, Ribeirão Preto, São Carlos, São José Rio Preto, São Manuel, Sorocaba, Tupã, Ubatuba e Votuporanga. Todos estes fizeram parte do sistema Daesp de 2011 a 2015, com exceção do aeroporto de Registro, que iniciou suas atividades em 2013.

No sistema Infraero foram considerados os 60 aeroportos que compõem o sistema desde 2011, sendo eles: Altamira (SBHT), Aracaju (SBAR), Bacacheri (SBBI), Bagé (SBBG), Belém (SBBE), Belo Horizonte/Pampulha (SBBH), Boa Vista (SBBV), Campina Grande (SBKG), Campo de Marte (SBMT), Campo Grande (SBCG), Campos (SBCP), Carajás (SBCJ), Carlos Prates de Belo Horizonte (SBPR), Congonhas (SBSP), Corumbá (SBCR), Criciúma (SBCM), Cruzeiro do Sul (SBCZ), Cuiabá (SBCY), Curitiba (SBCT), Florianópolis (SBFL), Fortaleza



BOLETIM

# Movimento Aeroportuário

Ribeirão Preto/SP

*Prof. Dr. Sergio Naruhiko Sakurai,**Jenifer Barbosa, Leonardo Veras*

(SBFZ), Foz do Iguaçu (SBFI), Goiânia (SBGO), Ilhéus (SBIL), Imperatriz (SBIZ), Jacarepaguá (SBJR), João Pessoa (SBJP), Joinville (SBJV), Juazeiro do Norte (SBJU), Júlio César de Belém (SBJC), Londrina (SBLO), Macaé (SBME), Macapá (SBMQ), Maceió (SBMO), Manaus (SBEG), Marabá (SBMA), Montes Claros (SBMK), Navegantes (SBNF), Palmas (SBPJ), Parnaíba (SBPB), Paulo Afonso (SBUF), Pelotas

(SBPK), Petrolina (SBPL), Ponta Porã (SBPP), Porto Alegre (SBPA), Porto Velho (SBPV), Recife (SBRF), Rio Branco (SBRB), Salvador (SBSV), Santarém (SBSN), Santos-Dumont (SBRJ), São José dos Campos (SBSJ), São Luiz (SBSL), Tabatinga (SBTT), Tefé (SBTF), Teresina (SBTE), Uberaba (SBUR), Uberlândia (SBUL), Uruguaiana (SBUG) e Vitória (SBVT).