

Tarifas Aéreas Domésticas

29ª Edição – 2º Semestre de 2013



Brasília-DF, 25 de fevereiro de 2014



DIRETORIA

Diretor-Presidente

Marcelo Pacheco dos Guarany

Diretor de Operações de Aeronaves

Carlos Eduardo Pellegrino

Diretor de Aeronavegabilidade

Claudio Passos Simão

Diretor de Regulação Econômica

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Diretor de Infraestrutura Aeroportuária

Vago

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado Substituto

Ricardo Bisinotto Catanant

Gerente de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado

Cristian Vieira dos Reis

Especialistas em Regulação de Aviação Civil

Flávia Macedo Rocha de Godoi

Frederico Alves Silva Ribeiro

Laís Macedo Facó Alencar

Secretária

Ana Lydia da Nobrega Oliveira

Apoio

Assessoria de Comunicação Social

Fale com a ANAC

Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C, Ed. Parque

Cidade Corporate, Torre A

CEP 70308-200, Brasília-DF

www.anac.gov.br

0800 725 4445



Apresentação

Apresentação



A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) apresenta à sociedade brasileira o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas, com vistas a permitir o acompanhamento da variação dos preços do transporte aéreo doméstico regular de passageiros e subsidiar a realização de estudos sobre o setor.

O relatório está disponível na página da ANAC na internet em <http://www2.anac.gov.br/estatistica/tarifasaereas> e contempla dados das tarifas aéreas domésticas de passageiros comercializadas, efetivamente vendidas, junto ao público adulto em geral desde janeiro de 2002, assim como informações sobre o histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil, a metodologia de apuração e de acompanhamento dos indicadores adotados pela Agência e os fatores que afetam os preços das passagens aéreas.

Mais informações sobre a evolução dos preços do transporte aéreo doméstico regular de passageiros durante a primeira década de vigência do regime de liberdade tarifária podem ser encontradas nas apresentações do seminário que foi promovido pela ANAC no dia 21 de novembro de 2012.

Além da **ANAC**, participaram dos debates representantes de importantes instituições do setor, tais como:

- **SAC** – Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República;
- **Senacon** – Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça;
- **CADE** – Conselho Administrativo de Defesa Econômica do Ministério da Justiça;
- **SEAE** – Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda;
- **ITA/NECTAR** – Núcleo de Economia dos Transportes, Antitruste e Regulação do Instituto Tecnológico de Aeronáutica; e
- **ABEAR** – Associação Brasileira das Empresas Aéreas.

As conclusões, as apresentações e outras informações do seminário sobre os **10 Anos de Liberdade Tarifária no Transporte Aéreo Doméstico** estão disponíveis no mesmo endereço do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas.

Tarifas Aéreas Domésticas

Apresentação



A elaboração e a divulgação de estudos sobre as condições de mercado estão previstas no regimento interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 110/2009 e suas alterações.

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

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

Reclamações, denúncias, sugestões, críticas ou elogios sobre o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas podem ser registrados no sistema Fale com a ANAC, acessível por meio da página da Agência na internet ou do telefone 0800 725 4445.

Tarifas Aéreas Domésticas

Sumário

Parte I	Destaques desta edição	10
Parte II	Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil	21
Parte III	Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas.....	27
Parte IV	Fatores que afetam os preços das passagens aéreas	33
Parte V	Tabelas de dados.....	37



Parte I

Destaques desta edição

Transporte aéreo passa por ajustes de tarifas e de oferta

Após 10 anos de forte redução das tarifas aéreas domésticas e de crescimento da oferta, da demanda e do aproveitamento das aeronaves, o setor vem passando por ajustes na estrutura de tarifas e de oferta.

A valorização do Dólar em relação ao Real, observada desde o segundo semestre de 2011, e a alta histórica do preço do barril de petróleo vêm impactando fortemente o transporte aéreo, por serem diretamente relacionadas aos custos com combustível, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves. Tais custos representaram 55% dos custos e despesas de voo totais da indústria no primeiro semestre de 2013.

A taxa de câmbio (Real/Dólar) registrou cotação de R\$ 1,90 no segundo semestre de 2011, de R\$ 2,11 no segundo semestre de 2012 e de R\$ 2,45 no segundo semestre de 2013. Tal evolução representou alta de 15,8% da maior cotação do segundo semestre de 2013 em relação à maior cotação do segundo semestre do ano anterior e de 28,6% em relação ao segundo semestre de 2011.

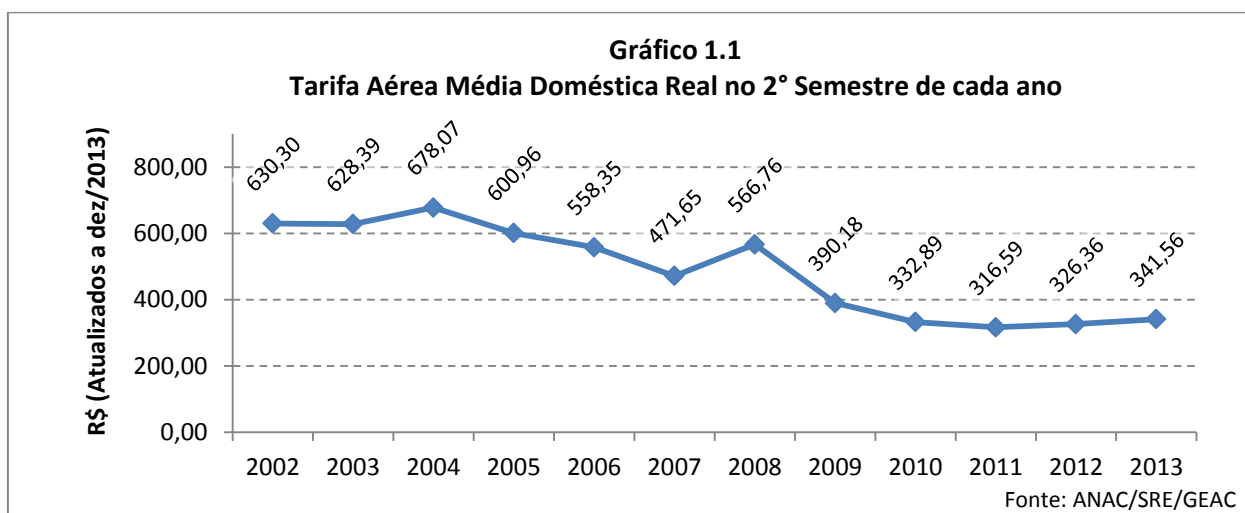
O preço médio do barril de petróleo no segundo semestre de 2013 foi de US\$ 105,93, o que representou alta de 3,5% em relação ao mesmo período do ano anterior (US\$ 102,34) e de 2,7% em relação ao terceiro trimestre de 2011 (US\$ 103,12).

Nesse cenário, o setor vem registrando prejuízos bilionários desde 2011 e os ajustes de tarifas e de oferta, que têm sido realizados pela própria indústria, representam uma adequação às atuais condições de mercado, com vistas a recuperar a sustentabilidade e assegurar a continuidade dos serviços. Como resultado, a oferta doméstica de transporte aéreo apresentou redução de 0,2% no segundo semestre de 2013 em comparação com o mesmo período do ano anterior. Na mesma comparação, a demanda doméstica por transporte aéreo apresentou elevação de 2,3%.

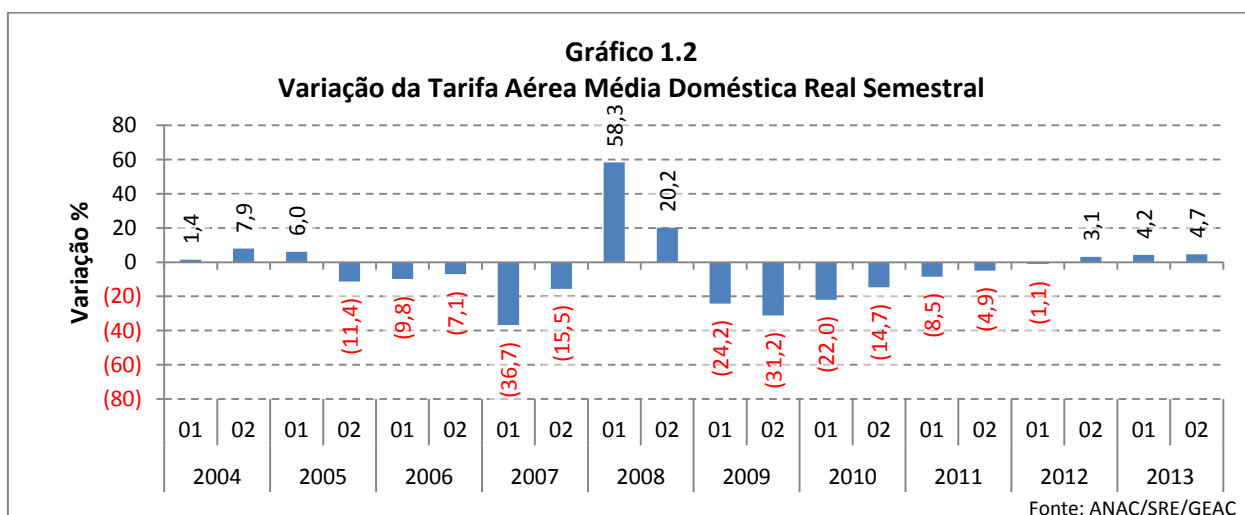
Assim, a Tarifa Aérea Média Doméstica do segundo semestre de 2013 registrou alta de 4,7% em relação ao mesmo período de 2012, em termos reais. Ressalva-se que as tarifas aéreas variam a todo instante por ocasião dos períodos de alta e de baixa demanda, da oscilação dos custos, da concorrência entre as empresas – que realizam ações promocionais com frequência – e de outros fatores.

A Tarifa Aérea Média Doméstica Real do 2º Semestre de 2013

O Gráfico 1.1 evidencia que a Tarifa Aérea Média Doméstica Real comercializada no 2º Semestre de 2013 foi apurada em R\$ 341,56, em valores atualizados pelo IPCA a dezembro de 2013.



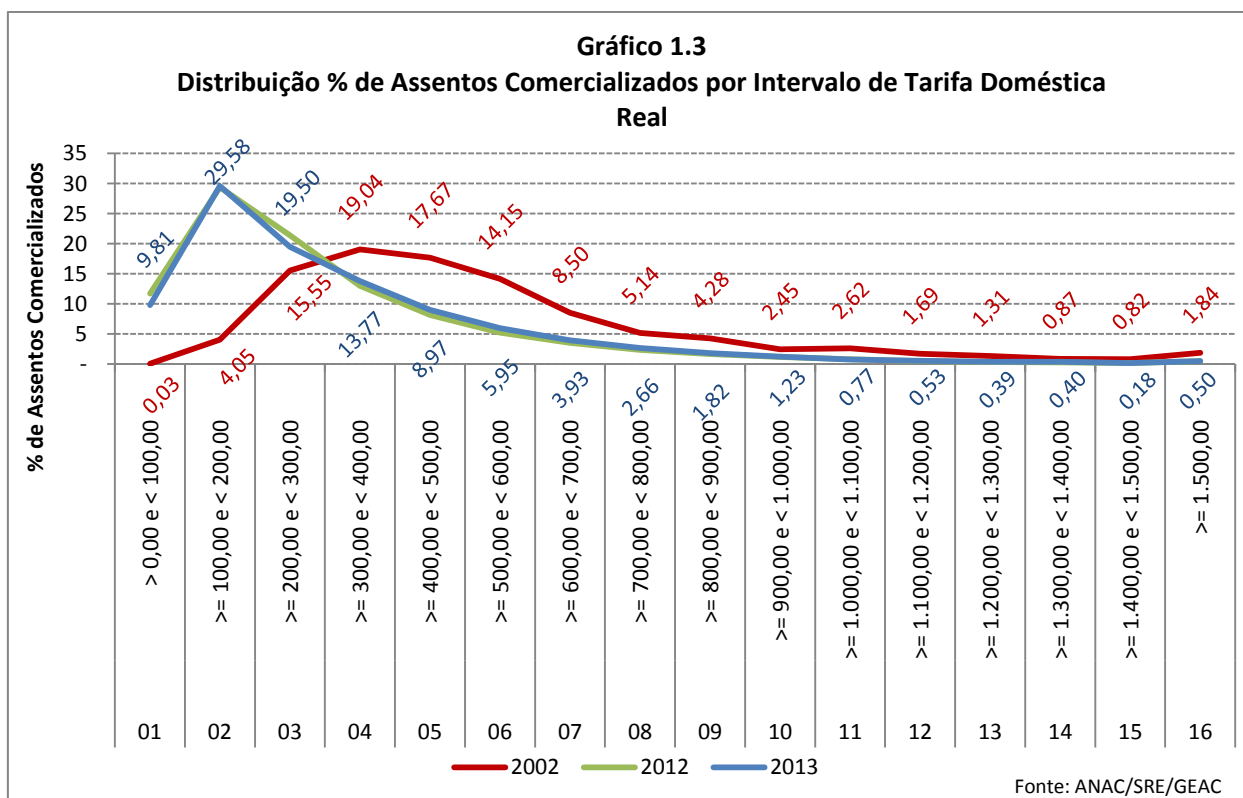
O valor apurado no segundo semestre de 2013 representou alta de 4,7% em relação ao mesmo período de 2012. Trata-se do terceiro semestre consecutivo em que o indicador registra variação positiva, após 7 semestres de queda, conforme ilustra o Gráfico 1.2, que apresenta a variação da tarifa média real de cada semestre em relação ao mesmo semestre do ano anterior.



Parte I – Destaques desta edição

Quando confrontada a Tarifa Aérea Média Doméstica Real do segundo semestre de 2013 com aquela apurada no mesmo período de 2002, verifica-se uma redução de 45,8%.

De acordo com os dados apresentados no Gráfico 1.3, a maioria dos assentos comercializados em 2013 (58,9%) correspondeu a tarifas aéreas domésticas inferiores a R\$ 300,00.



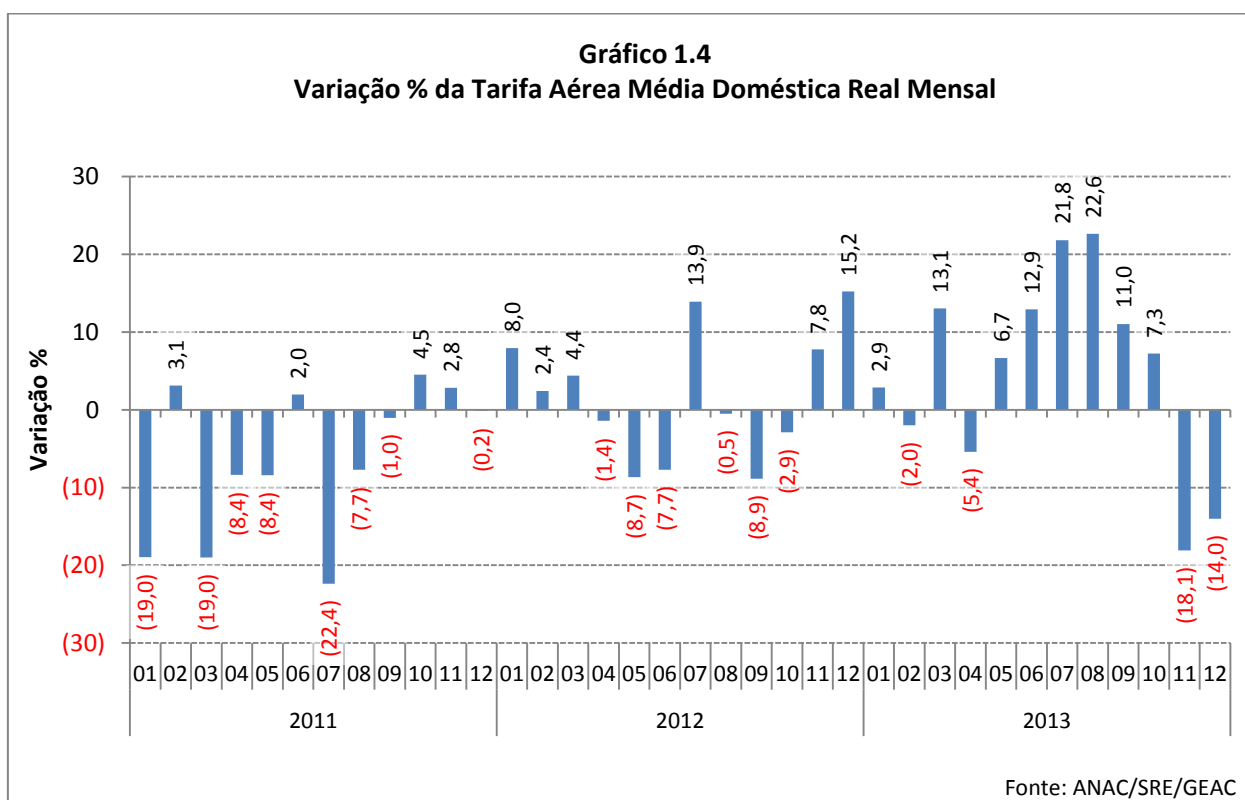
Verifica-se, ainda, que assentos comercializados com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representaram 9,8% do total em 2013. Tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,50% do total. Tal comportamento foi similar ao do ano anterior.

Em 2002, no entanto, o comportamento da tarifa aérea foi diferente. Apenas 0,03% dos assentos foi comercializado a tarifas inferiores a R\$ 100,00. A maior parte dos assentos (80,4%) foi comercializada a tarifas superiores a R\$ 300,00, ou seja, apenas 19,6% estiveram abaixo desse valor. Assentos comercializados a tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 1,8% do total.

Parte I – Destaques desta edição

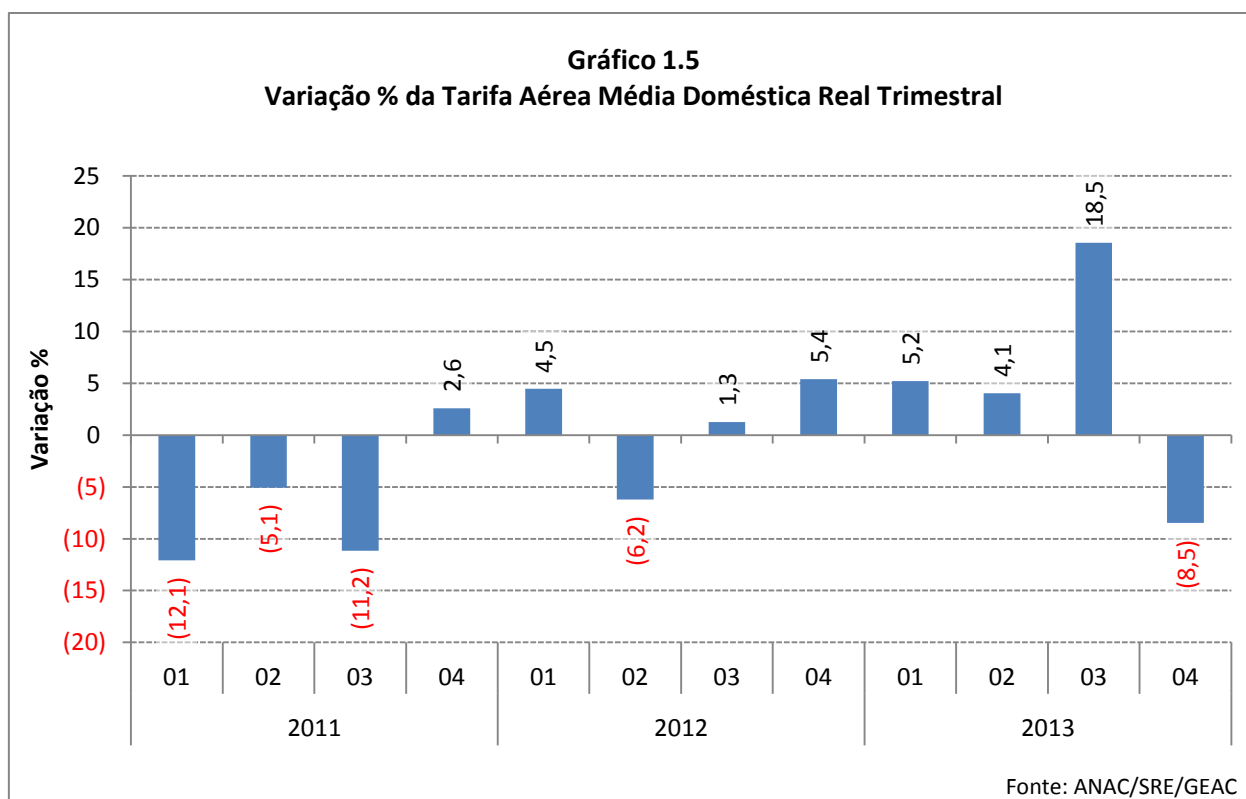
O Gráfico 1.4 ilustra a variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real comercializada nos meses de janeiro de 2011 a dezembro de 2013 em relação aos mesmos meses do ano anterior.

Enquanto no primeiro semestre de 2011 predominou forte redução de tarifas, houve oscilação no segundo semestre, que se manteve em 2012. Em 2013 ocorreu um cenário de predominância de elevação das tarifas, com redução nos últimos dois meses. Os meses de fevereiro, abril, novembro e dezembro de 2013 registraram, respectivamente, baixa de 2,0%, 5,4%, 18,1% e 14,0% nas tarifas aéreas domésticas comercializadas em relação aos mesmos meses de 2012. Na mesma comparação, os meses de janeiro, março, maio, junho, julho, agosto, setembro e outubro registraram alta de 2,9%, 13,1%, 6,7%, 12,9%, 21,8%, 22,6%, 11,0% e 7,3% respectivamente.



Parte I – Destaques desta edição

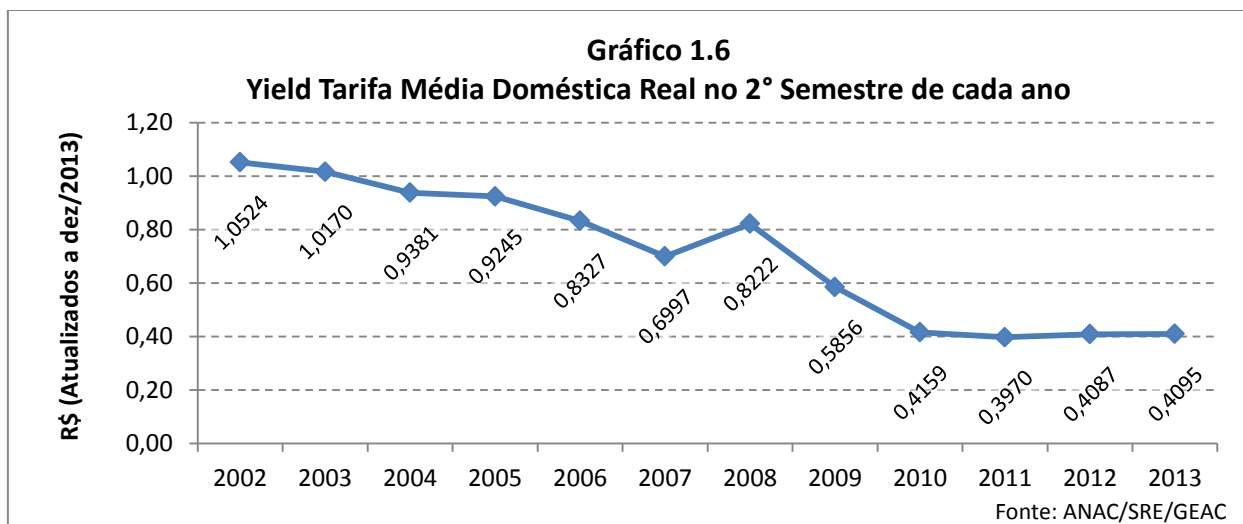
O Gráfico 1.5 apresenta a variação da média trimestral da Tarifa Aérea Doméstica Real em comparação com o mesmo trimestre do ano anterior.



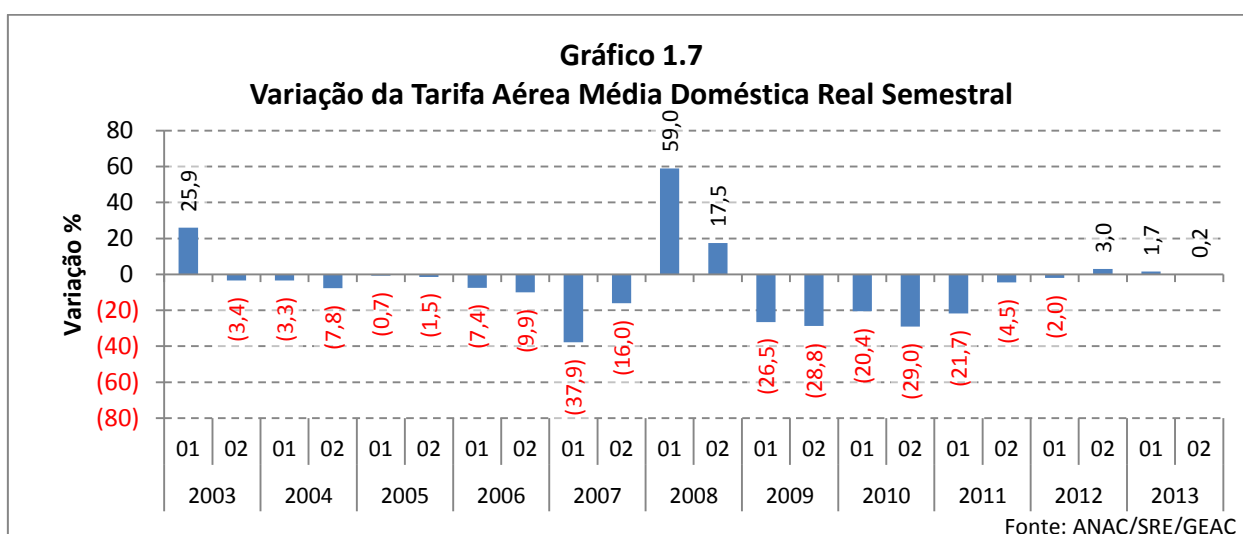
No 3º e 4º trimestres de 2013, a Tarifa Aérea Média Doméstica Real registrou alta de 18,5% e baixa de 8,5%, respectivamente, em relação aos mesmos períodos de 2012. O indicador do quarto trimestre registrou a primeira variação negativa após 5 trimestres consecutivos de alta.

Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do 2º Semestre de 2013

O Gráfico 1.6 evidencia que, no 2º semestre de 2013, o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real comercializado foi apurado em R\$ 0,4095, em valores atualizados pelo IPCA a dezembro de 2013.



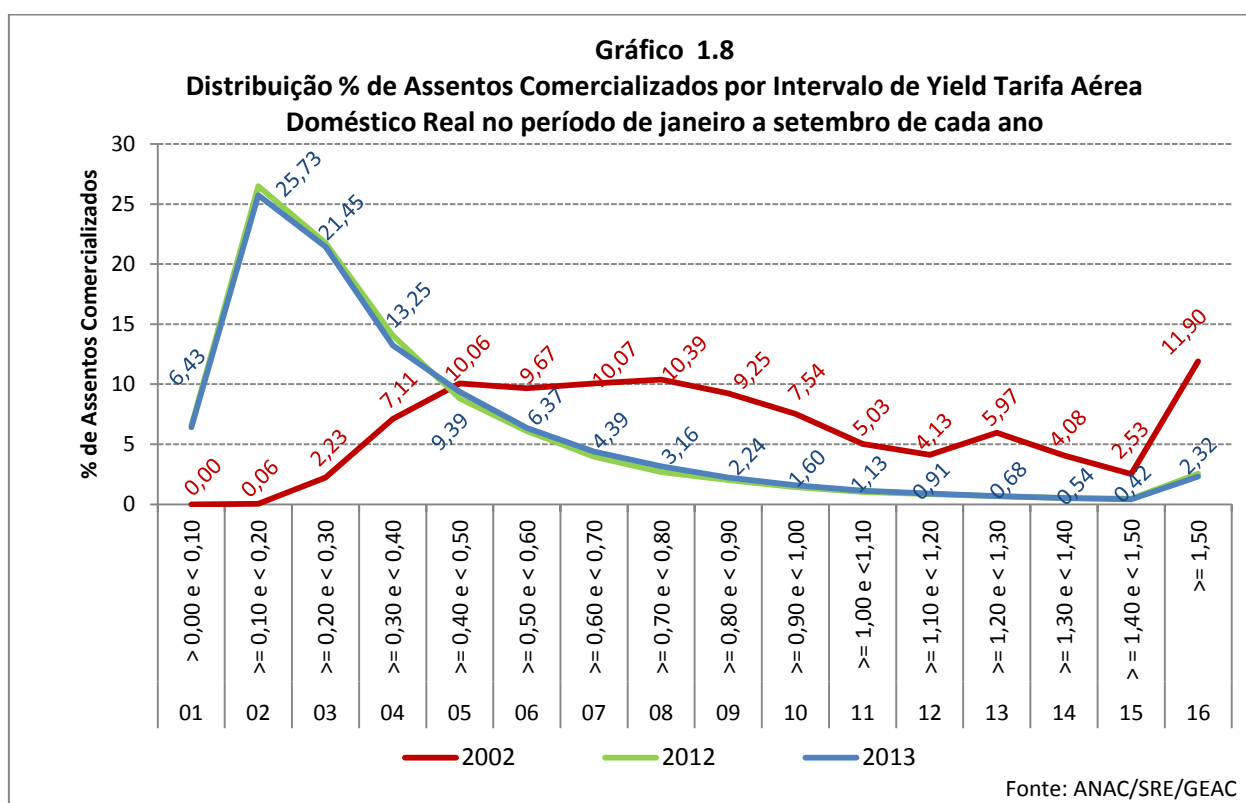
O valor apurado no 2º semestre de 2013 representou alta de 0,2% em relação ao mesmo período de 2012, conforme ilustra o Gráfico 1.7, que apresenta a variação de Yield médio real de cada semestre em relação ao mesmo semestre do ano anterior.



Parte I – Destaques desta edição

Quando confrontado o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do segundo semestre de 2013 com aquele apurado no mesmo período de 2002, verifica-se redução de 61,1 %, ou seja, atualmente o indicador representa menos da metade do valor registrado no mesmo período de 2002.

De acordo com os dados apresentados no Gráfico 1.8, a maioria dos assentos comercializados no período em 2013 (53,6%) correspondeu a valores de Yield Tarifa Aérea Doméstico inferiores a R\$ 0,30 por quilômetro voado.



Assentos comercializados com *yields* inferiores a R\$ 0,10 por quilômetro voado representaram 6,4% do total no período de janeiro a setembro de 2013. *Yields* superiores a R\$ 1,50 representaram 2,3% do total de assentos comercializados. Tal comportamento foi similar ao do mesmo período de 2012.

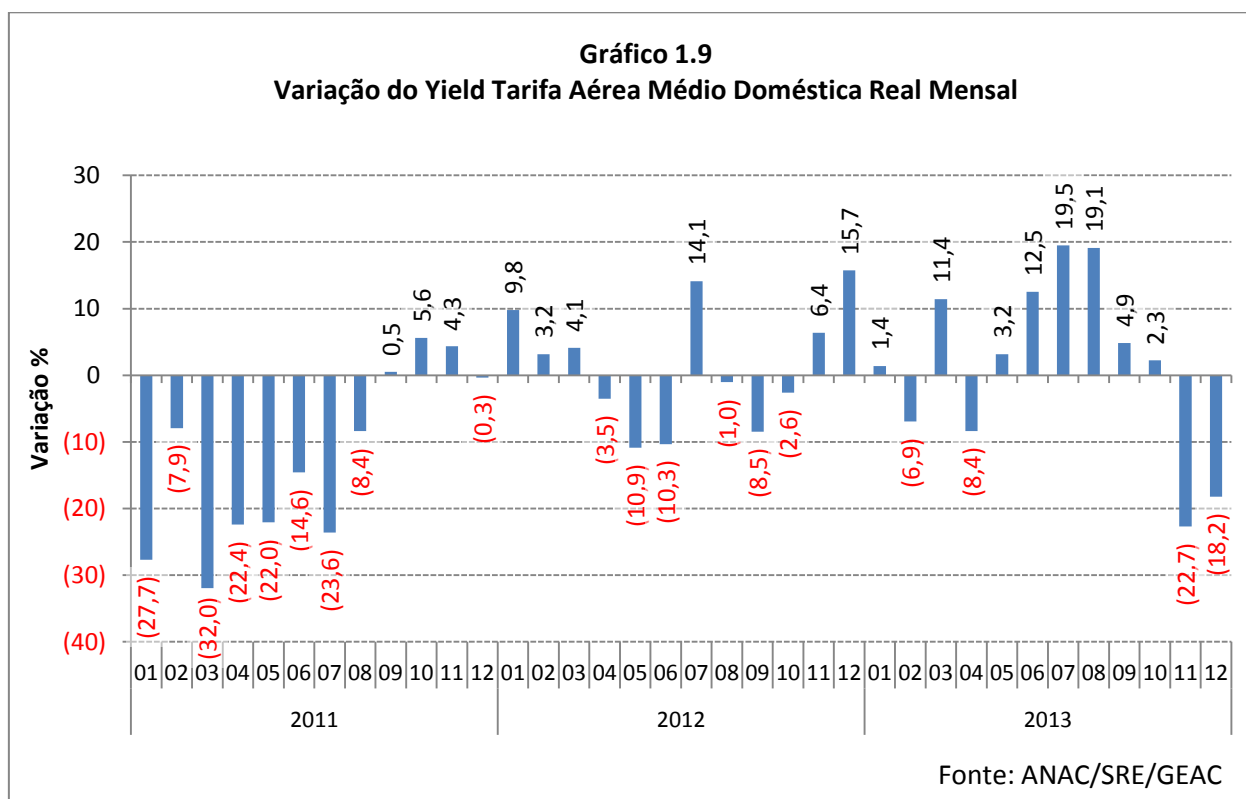
Em 2002, no entanto, o comportamento do Yield Tarifa Aérea Doméstico revelou-se diferente. A representatividade dos assentos comercializados a *yields* inferiores a R\$ 0,10 foi nula. Praticamente a totalidade dos assentos foi comercializada com *yields* superiores a R\$ 0,30 (97,7%), sendo que *yields* superiores a R\$ 1,50 representaram 11,9%.

Parte I – Destaques desta edição



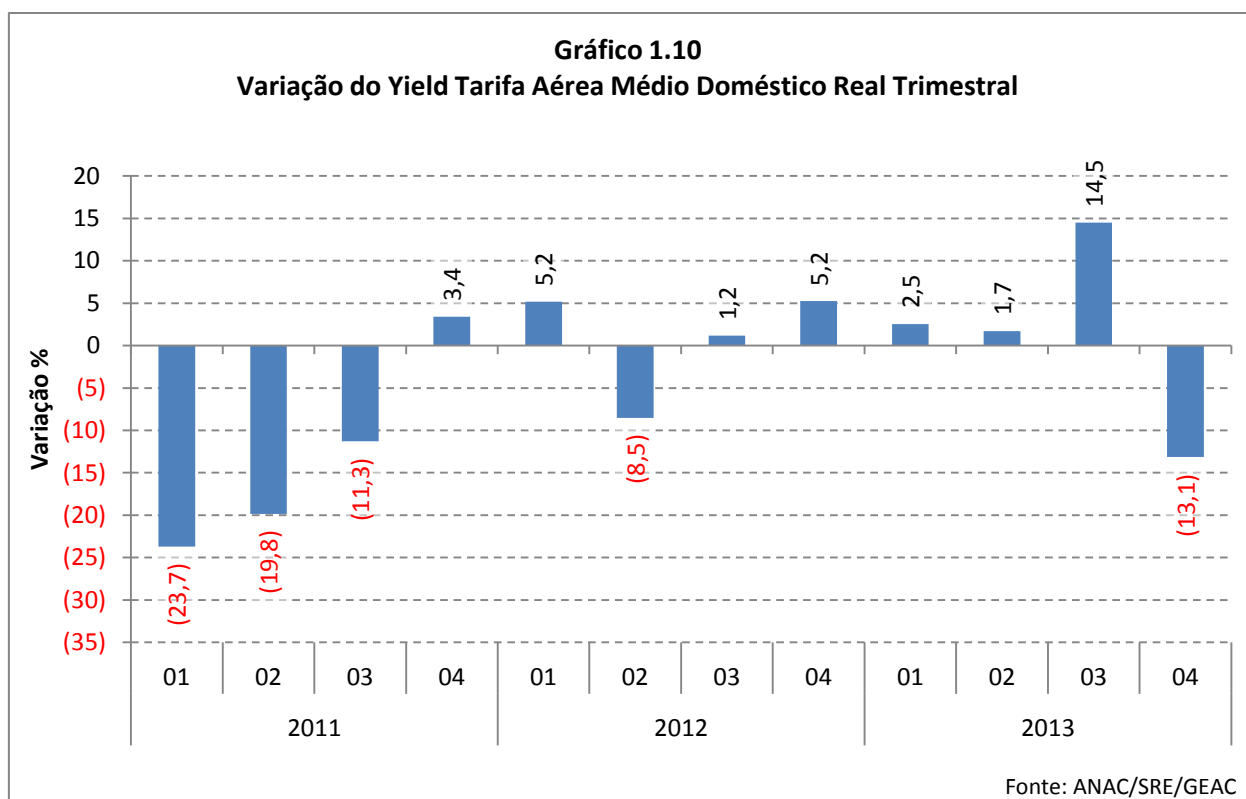
O Gráfico 1.9 ilustra a variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real comercializado nos meses de janeiro de 2011 a dezembro de 2013 em relação aos mesmos meses do ano anterior.

Enquanto no primeiro semestre de 2011 houve fortes reduções de *yield*, houve oscilação no segundo semestre, que se manteve em 2012 e 2013. Os meses de fevereiro, abril, novembro e dezembro de 2013 registraram baixa de 6,9%, 8,4%, 22,7% e 18,2% no indicador em relação aos mesmos meses de 2012. Na mesma comparação, os meses de janeiro, março, maio, junho, julho, agosto, setembro e outubro registraram alta de 1,4%, 11,4%, 3,2%, 12,5%, 19,5%, 19,1%, 4,9% e 2,3%, respectivamente.



Parte I – Destaques desta edição

O Gráfico 1.10 apresenta a variação da média trimestral do Yield Tarifa Aérea Doméstico Real em comparação com o mesmo trimestre do ano anterior.



No 3º e 4º trimestres de 2013 o indicador registrou alta de 14,5% e baixa de 13,1% em relação aos mesmos períodos de 2012. Foi a primeira variação negativa do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico após 5 trimestres consecutivos de alta.



Parte II

Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil

Parte II – Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil



As tarifas dos serviços de transporte aéreo público doméstico se encontram sob o regime de liberdade tarifária desde agosto de 2001, tendo sido instituído pela Portaria nº 248/2001 do Ministério da Fazenda e ratificado pela Lei nº 11.182/2005, que criou a ANAC.

No entanto, o regime tarifário do transporte aéreo doméstico no Brasil passou por um longo período de evolução desde 1989. Até aquele ano, as tarifas aéreas eram fixadas pelo Estado, quando se iniciou um processo de flexibilização, mediante a implantação de um regime de bandas tarifárias.

O regime de bandas tarifárias foi instituído por meio da Portaria nº 318/SPL/1989, do Departamento de Aviação Civil (DAC), sob a justificativa da *conveniência de reforçar a iniciativa empresarial, permitindo maior diferenciação de produto ofertado e racionalização de uso de meios de produção e considerando o benefício para o usuário de ter ampliado o elenco de opções a seu dispor*.

Inicialmente, os valores das tarifas aéreas para as diferentes categorias de passagem eram apurados por meio do produto da multiplicação de índices tarifários de referência pela distância entre as localidades e corrigidos pelos fatores a seguir:

- Tarifa Especial: 0,7;
- Tarifa Básica: 1,0;
- Tarifa Primeira Classe: 1,2;
- Tarifa Promocional: 0,5 a 0,9; e
- Tarifa Básica Regional: 1,3.

Posteriormente, a metodologia de cálculo dos índices tarifários por quilômetro, os correspondentes valores e as faixas de flexibilização (limites inferiores e superiores) eram revisados e atualizados por meio de portarias editadas pelo DAC em periodicidade aproximadamente anual.

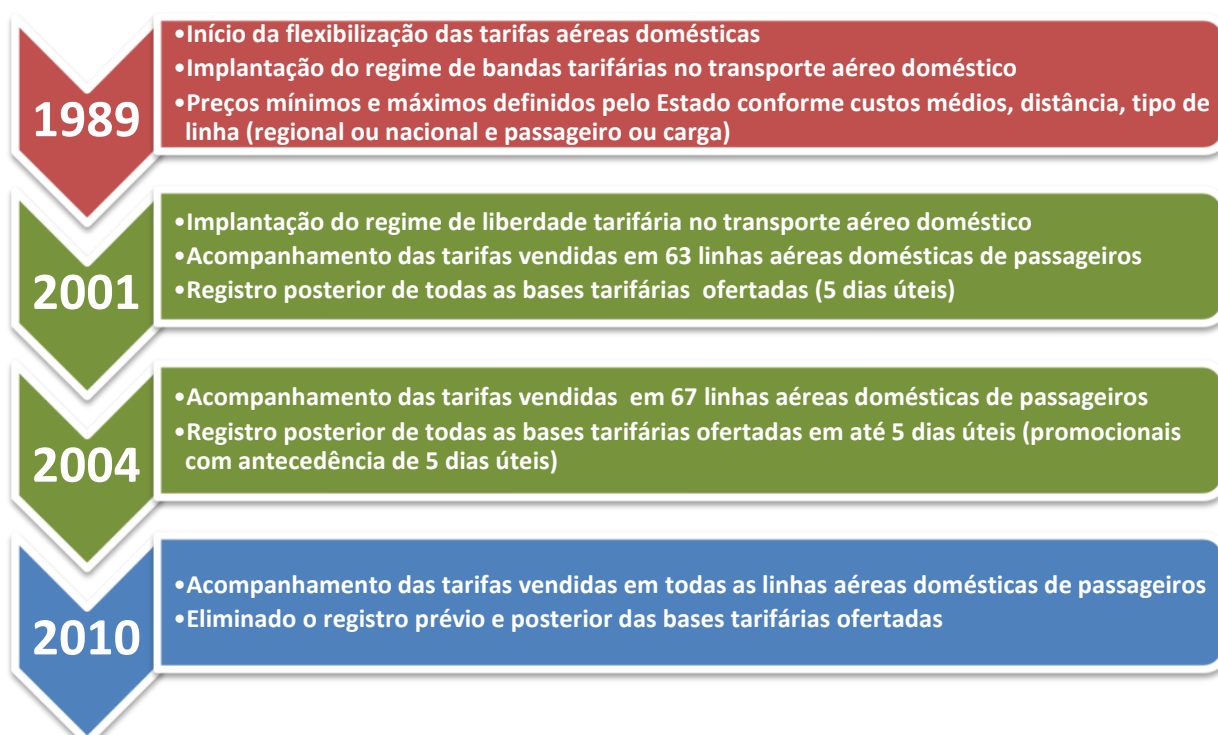
As últimas portarias segregavam os índices tarifários por tipo de objeto de transporte (passageiro e carga/mala postal), por tipo de linha (nacional e regional) e por intervalos de distância, sendo que o limite inferior era de 35% do índice e o limite superior coincidia com o próprio índice.

Parte II – Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil



Os índices tarifários de referência eram calculados com base nos custos operacionais médios do transporte aéreo doméstico regular e corrigidos de acordo com a sua evolução, nos termos da Portaria nº 158/SPL/1993 e de suas sucessoras.

O regime de bandas tarifárias permaneceu vigente durante 12 anos, quando, em atendimento à Resolução nº 8, de 9/8/2001, do Conselho Nacional de Aviação (CONAC), foram liberadas as tarifas aéreas praticadas pelas empresas de transporte aéreo doméstico de passageiros, carga e malote postal em todo o território nacional, nos termos da Portaria nº 248, de 10/8/2001, do Ministério da Fazenda, e da Portaria DAC nº 1.213/DGAC, de 16/8/2001.



No regime de liberdade tarifária, as tarifas aéreas são definidas pelas empresas que prestam os serviços, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido, conforme ratificou o art. 49 da Lei nº 11.182/2005.

O art. 48 da Lei assegurou, ainda, que as linhas aéreas possam ser exploradas por qualquer empresa aérea interessada, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as

Parte II – Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil



normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela Agência.

A liberdade tarifária e a liberdade de oferta constituem importantes pilares da concorrência nos serviços de transporte aéreo público no Brasil. Diferentemente do que ocorria no passado, o Estado não mais estabelece preços mínimos ou máximos dos serviços ou restringe a oferta.

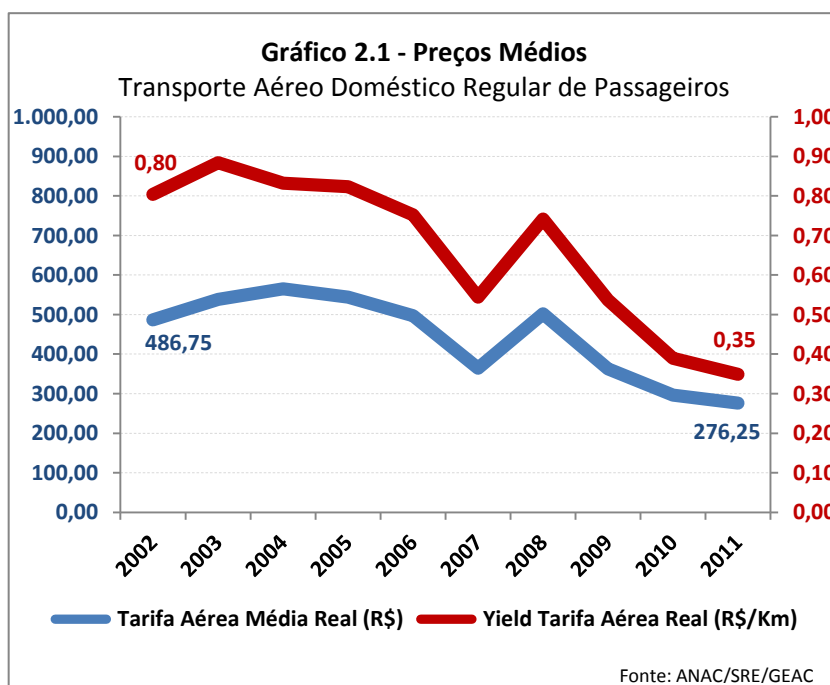
O cenário de livre concorrência atrai investimentos para o setor e estimula o crescimento do mercado, a ampliação da oferta, a diversificação de serviços e, ainda, a redução de preços. Por consequência, mais pessoas passam a ter acesso aos serviços aéreos públicos.

Os dados ilustrados nos gráficos a seguir revelam a evolução da oferta, da demanda, da eficiência (ocupação das aeronaves) e dos preços do setor na primeira década de vigência do regime de liberdade tarifária.

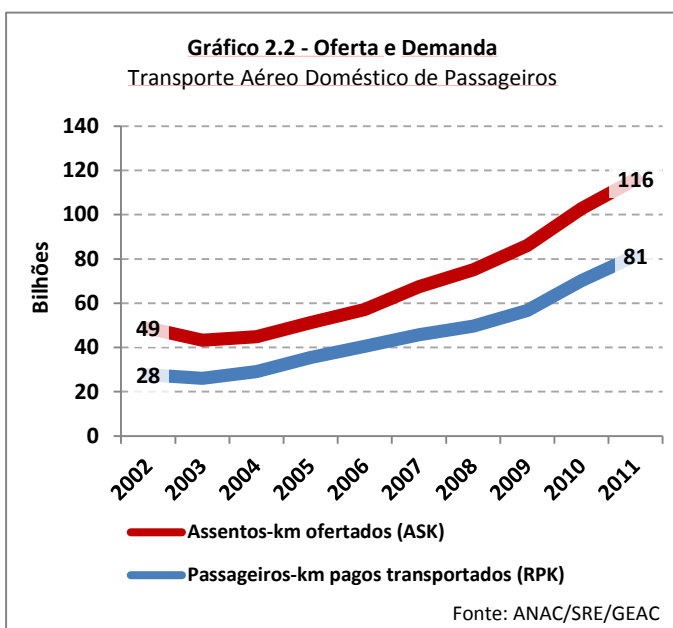
A Tarifa Aérea Média Doméstica Real, em valores deflacionados pelo IPCA até dezembro/2011, passou de R\$ 486,75 em 2002 para R\$ 276,25 em 2011, registrando redução de 43% no período.

O Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real, valor médio pago por quilômetro voado, passou de R\$ 0,80 para R\$ 0,35, registrando

redução de 57% no período de 2002 a 2011. Em outras palavras, em 2011, o passageiro pagou menos da metade para voar 1 quilômetro em relação a 2002.



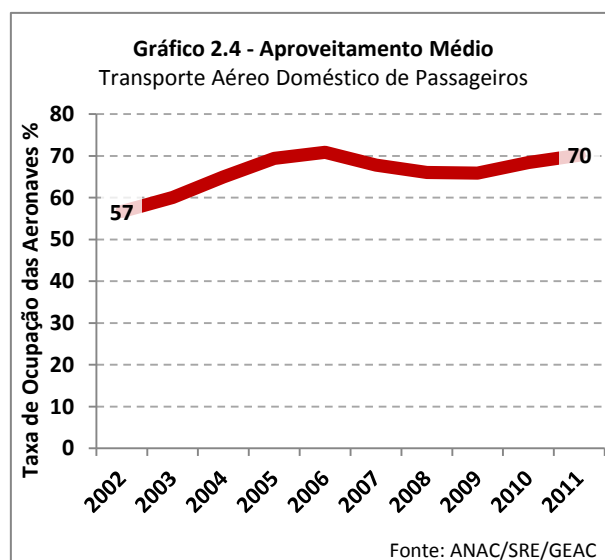
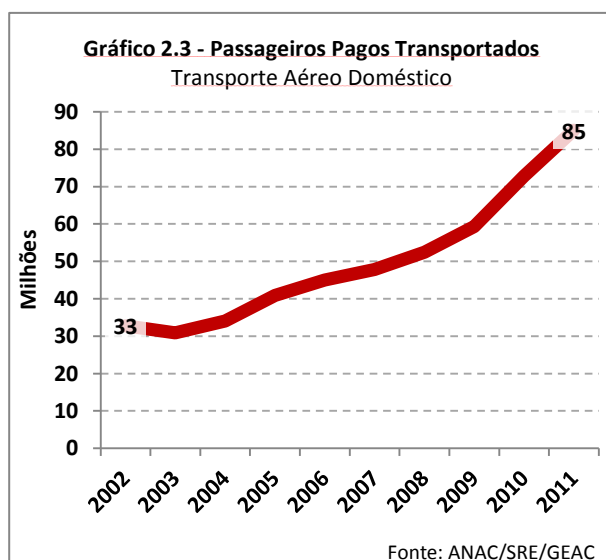
Parte II – Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil



A oferta, representada pela quantidade de assentos-quilômetros ofertados, mais do que duplicou no período, com variação de 138%, a uma taxa média de crescimento de 10% ao ano.

A demanda, por sua vez, representada pela quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados, com variação de 195%, praticamente triplicou no período de 2002 a 2011, a uma taxa de crescimento de 12,8% ao ano.

A quantidade de passageiros pagos transportados em 2011 representou mais do que 2,5 vezes daquela que foi transportada em 2002, com variação de 158% no período e taxa de crescimento de 11,2% ao ano. O aproveitamento médio do setor, representado pela taxa de ocupação, melhorou 24% no período.



Assim, desde 2001, os preços dos serviços de transporte aéreo doméstico tendem a se manter em níveis mais reduzidos e a oscilar conforme as condições de mercado e de concorrência, entre outros fatores, conforme será mais bem abordado na Parte IV deste Relatório.



Parte III

Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas

Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



O registro das tarifas aéreas domésticas comercializadas

O registro, a fiscalização e a publicidade das tarifas aéreas domésticas no Brasil se encontram regulamentados pela Resolução nº 140/2010, que revogou a Portaria DAC nº 447/DGAC, de 13/5/2004, e a Portaria DAC nº 1.282/DGAC, de 21/12/2004 (vigentes até 30/6/2010).

No início do regime de liberdade tarifária, em agosto de 2001, as empresas ficaram obrigadas a registrar junto à autoridade aeronáutica, à época o DAC, todas as bases tarifárias ofertadas e, ainda, as tarifas aéreas praticadas (efetivamente vendidas) em 63 linhas aéreas domésticas monitoradas.

Posteriormente, em 2004, o monitoramento das tarifas aéreas domésticas comercializadas foi ampliado pela Portaria DAC nº 447/DGAC/2004, que passou a abranger 67 linhas aéreas domésticas. Além disso, as empresas foram obrigadas a registrar previamente (com 5 dias úteis de antecedência em relação à data prevista para início de sua vigência) todas as bases tarifárias promocionais que pretendiam ofertar (aquelas cujo valores fossem inferiores a 35% da Tarifa de Referência, apurada com base nos índices tarifários de referência). As

demais tarifas aéreas, por sua vez, deveriam ser registradas pelas empresas em até 5 dias úteis contados do início de sua aplicação.

Em julho de 2010, a regulamentação do registro de tarifas aéreas domésticas foi novamente revisada, observando-se as competências da ANAC e os princípios instituídos pela Lei nº 11.182/2005.

O registro das tarifas aéreas domésticas de passageiros foi mais uma vez ampliado pela Resolução ANAC nº 140/2010, passando a contemplar os dados das tarifas aéreas comercializadas de todas as linhas aéreas domésticas regulares de passageiros, propiciando o completo acompanhamento dos preços praticados no mercado nacional.

O registro deve ser realizado pelas empresas aéreas na ANAC até o último dia útil do mês subsequente ao da comercialização do bilhete de passagem, independentemente da data do voo.

A regulamentação vigente dispensou qualquer registro de bases tarifárias ofertadas, assim como o registro prévio de tarifas promocionais.

Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



A obrigatoriedade de registro prévio das tarifas aéreas promocionais prejudicava a concorrência e os usuários do transporte aéreo doméstico, já que as empresas precisavam aguardar 5 dias úteis para responder a qualquer promoção lançada pelas suas concorrentes.

A Resolução vigente obrigou todas as empresas aéreas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público doméstico regular de passageiros a manter à disposição do público em geral e dos órgãos públicos, por um prazo mínimo de 2 anos, as suas tarifas e correspondentes condições de aplicação.

Ao passageiro, ficou assegurado o recebimento de informações claras, objetivas e em língua portuguesa a respeito das condições de aplicação da tarifa aérea contratada.

Os procedimentos específicos para o registro das tarifas aéreas domésticas comercializadas de passageiros foram estabelecidos pela Portaria ANAC nº 804/SRE/2010, alterada pela Portaria ANAC nº 274/SRE/2011, e abrange todas as linhas aéreas domésticas regulares de passageiros.

Os dados de tarifas aéreas registrados pelas empresas aéreas estão sujeitos

à verificação da sua consistência e precisão pela ANAC, de maneira que a remessa de dados inexatos caracteriza infração e sujeita o infrator às penalidades administrativas previstas na Lei nº 7.565/1986.

O registro das tarifas aéreas domésticas comercializadas é composto pelos aeroportos de origem e de destino do passageiro expressos no bilhete de passagem, independentemente das escalas e conexões do voo, pelo valor da tarifa aérea e pela correspondente quantidade de assentos comercializados (vendidos).

O valor da tarifa aérea corresponde ao valor cobrado do passageiro no bilhete de passagem em razão dos serviços de transporte aéreo. Não inclui a tarifa de embarque, taxas ou valores de outros serviços.

Os dados da viagem de ida são registrados separadamente dos dados da volta, ainda que componham um mesmo bilhete de passagem.

O objetivo do registro das tarifas aéreas domésticas comercializadas passou a ser o acompanhamento da variação dos preços comercializados junto ao público adulto em geral.

Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



Assim, os dados de bilhetes de passagem aérea comercializados nas seguintes condições não são considerados:

- i. transporte aéreo não regular;
- ii. tarifa cujo contrato de transporte aéreo esteja vinculado a um pacote terrestre, turístico ou outros serviços similares;
- iii. tarifas decorrentes de acordos corporativos firmados entre a empresa aérea e outras organizações para a prestação do serviço de transporte aéreo com condições diferenciadas ou exclusivas;
- iv. assentos oferecidos a tripulantes ou a outros

empregados da empresa aérea de forma gratuita ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo ou diferenciado;

- v. assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo ou diferenciado ou decorrente de programas de milhagem, pontuação, fidelização ou similares;
- vi. assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa diferenciada a crianças;
- vii. tarifas diferenciadas para criança que não ocupe assento; e
- viii. bilhetes de passagem emitidos por outra empresa aérea.

Os indicadores de acompanhamento das tarifas aéreas domésticas de passageiros

O acompanhamento das tarifas aéreas domésticas comercializadas de passageiros é realizado por meio de dois indicadores: a **Tarifa Aérea Média Doméstica** e o **Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico**.

A **Tarifa Aérea Média Doméstica** é um indicador que representa o valor médio pago pelo passageiro em uma

viagem em razão da prestação dos serviços de transporte aéreo.

Este indicador é calculado por meio da média ponderada das tarifas aéreas domésticas comercializadas e as correspondentes quantidades de assentos comercializados.

O **Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico** é um indicador que

Parte III – Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas



representa o valor médio pago pelo passageiro por quilômetro voado.

Tal indicador é o resultado da divisão da Tarifa Aérea Média Doméstica pela distância média direta entre a origem e o destino do passageiro.

Tal indicador é muito útil para comparar os preços entre linhas aéreas com diferentes distâncias.

A Tarifa Aérea Média Doméstica e o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico são apurados com base nos dados mensalmente registrados pelas empresas aéreas na ANAC.

Estes indicadores representam os preços médios efetivamente comercializados (vendidos) ao público em geral em todas as linhas aéreas domésticas de passageiros.

O mês de referência dos indicadores corresponde ao de comercialização do bilhete de passagem aérea, independentemente da data de realização do voo.

Os indicadores são apresentados em valores nominais e também em valores reais no Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas.

Em outras palavras, os valores reais são deflacionados (atualizados) pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até o mês mais recente apresentado no relatório, de maneira a possibilitar a comparação dos preços ao longo do tempo.

Os indicadores adotados pela ANAC não devem ser confundidos com outros divulgados no mercado, em razão de possíveis diferenças no foco da informação e na metodologia de apuração.

A apuração de preços médios por meio da simples coleta de dados das tarifas ofertadas no *site* das empresas aéreas não constitui um bom indicador para captar a realidade da evolução dos preços do setor, pois representam somente a oferta, desconsiderando quantas passagens são comercializadas a cada tarifa disponibilizada (demanda), comprometendo os resultados.

A faint, light-colored world map is visible in the background of the slide, showing the outlines of continents and countries.

Parte IV

Fatores que afetam os preços das passagens aéreas

Parte IV – Fatores que afetam os preços das passagens aéreas



Diversas são as dúvidas que envolvem os preços das passagens aéreas. Por que as tarifas aéreas mudam a todo instante? Por que os passageiros de um mesmo voo pagam valores tão diferentes? Por que as passagens para um destino doméstico mais próximo custam mais do que as passagens para um destino internacional mais distante?

As respostas para estas e outras questões passam pela compreensão das características do transporte aéreo e dos fatores que afetam os preços destes serviços.

Os serviços de transporte aéreo podem ser comparados aos produtos perecíveis, ou seja, não são bens duráveis. Precisam ser “consumidos” imediatamente.

A partir do momento que a aeronave decola, todos os custos diretos e indiretos associados ao voo, como o combustível, são incorridos e compensados pelas passagens vendidas.

Logo, assentos vazios representam perda de receita e, possivelmente, prejuízos.

Outra característica importante é a de que, contrariando o senso comum, o transporte aéreo não é um produto

homogêneo. Ou seja, os serviços não se resumem a um assento.

Os usuários do transporte aéreo possuem expectativas e preferências diferentes.

As preferências dos passageiros em relação ao serviço podem estar associadas a inúmeros fatores, tais como:

- o dia da semana e o horário do voo;
- a antecedência de aquisição do bilhete de passagem;
- o risco de remarcação ou de cancelamento da viagem;
- os benefícios de programas de fidelização/pontuação;
- a refeição a bordo;
- as escalas e conexões do voo;
- o nível de pontualidade e de regularidade do voo;
- a possibilidade de aquisição do bilhete de passagem pela internet;
- a disponibilidade de *check-in* pela internet;
- a alta ou a baixa temporada;
- o entretenimento a bordo;
- o espaçamento entre as poltronas;
- a possibilidade de seleção de assento.

Parte IV – Fatores que afetam os preços das passagens aéreas



Assim, a diferenciação do produto se torna necessária para permitir ao passageiro selecionar aquele que melhor atende à sua necessidade.

Passageiros que preferem serviços mais sofisticados podem assegurá-los pagando as tarifas correspondentes a cada opção selecionada.

Por outro lado, passageiros mais sensíveis a preços podem encontrar promoções e tarifas mais baratas para os serviços mais básicos.

Para atender a um maior número de passageiros, otimizar a ocupação das aeronaves e alcançar rentabilidade, as preferências dos usuários devem ser consideradas na prestação e na precificação dos serviços.

É importante compreender que, em qualquer atividade econômica, a rentabilidade é fator principal para que se tenha investimento e oferta de serviços.

Nesse sentido, as tarifas aéreas são ajustadas a todo instante de acordo com a procura e conforme se aproxima a data do voo.

Isto propicia o atendimento a uma maior diversidade de usuários e uma taxa de ocupação da aeronave que sustente a prestação do serviço.

Além das preferências dos usuários, os preços do transporte aéreo são afetados, direta ou indiretamente, por outros inúmeros fatores, tais como:

- a evolução dos custos, que, no caso do transporte aéreo, são severamente afetados pelo preço do barril de petróleo e pela taxa de câmbio (Dólar/Real);
- a eficiência da empresa;
- a distância da linha aérea;
- o grau de concorrência do mercado;
- a densidade de demanda;
- a baixa e a alta temporada;
- as ações promocionais de concorrentes;
- restrições de infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea;
- a organização da malha aérea da empresa;
- o porte e a eficiência das aeronaves;
- pela taxa de ocupação das aeronaves.

Como visto, a distância é apenas um dos fatores que afetam os preços do transporte aéreo. Por isso, passageiros de um mesmo voo pagam tarifas diferentes. É essa dinâmica que propicia a inclusão social no transporte aéreo.

A faint, light-colored world map is visible in the background of the page, showing the outlines of continents and countries.

Parte V

Tabelas de dados

Parte V – Tabelas de dados



TARIFA AÉREA MÉDIA DOMÉSTICA

Tabela 1 – Tarifa Aérea Média Doméstica Nominal mensal e anual

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2002	245,79	237,47	222,56	211,15	207,94	229,04	284,83	297,12	295,58	318,84	358,87	390,29	271,86
2003	347,97	300,81	282,40	319,84	345,41	354,82	359,55	361,09	365,78	365,45	367,28	359,34	344,74
2004	366,05	365,26	347,74	322,29	329,66	362,48	394,81	355,37	424,44	454,12	457,69	445,87	386,02
2005	458,98	448,44	388,13	372,76	358,08	360,61	406,90	361,81	348,23	392,59	421,26	445,38	395,52
2006	469,02	440,98	332,70	364,28	320,77	334,28	424,88	438,16	384,91	412,59	283,29	323,34	376,99
2007	261,01	254,71	237,68	222,22	226,60	280,35	336,55	376,84	288,83	331,32	336,43	339,87	286,60
2008	336,46	369,81	391,84	426,90	522,80	399,90	535,90	423,19	415,18	410,06	399,50	384,52	417,74
2009	400,55	337,84	329,62	319,72	293,90	265,17	316,96	314,72	267,00	312,20	318,45	300,59	315,43
2010	302,60	253,71	275,44	256,13	270,27	249,40	269,27	247,37	269,22	270,46	293,91	297,42	272,47
2011	259,94	277,32	237,18	249,98	263,82	271,38	223,41	244,74	285,96	302,33	322,30	316,28	269,87
2012	298,08	300,70	260,57	258,99	252,97	262,83	267,71	256,25	274,39	309,62	366,57	385,79	286,56
2013	325,56	313,28	314,02	260,94	287,35	316,66	346,62	333,39	322,47	351,49	317,55	351,36	318,64

Tabela 2 – Tarifa Aérea Média Doméstica Real mensal e anual

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2002	514,68	495,48	461,59	434,45	426,96	468,32	575,53	596,50	589,15	627,30	685,36	730,04	545,62
2003	636,55	541,78	502,44	563,57	604,94	622,37	629,40	629,96	633,20	630,79	631,80	614,94	603,52
2004	621,71	616,60	584,28	539,53	549,06	599,47	647,06	578,43	688,58	733,50	734,20	709,14	633,67
2005	725,78	704,96	606,46	577,40	551,96	555,97	625,78	555,49	532,77	596,18	636,21	670,23	609,48
2006	701,66	657,02	493,57	539,29	474,41	495,42	628,50	647,82	567,90	606,73	415,31	471,75	557,62
2007	379,15	368,38	342,47	319,40	324,78	400,71	479,89	534,81	409,17	467,97	473,39	474,71	408,41
2008	467,43	511,26	539,12	584,14	709,76	538,93	718,39	565,72	553,57	544,30	528,37	507,14	562,89
2009	525,76	441,02	429,44	414,54	379,28	340,98	406,60	403,13	341,18	397,83	404,13	380,07	406,22
2010	379,76	315,94	341,22	315,50	331,49	305,90	330,23	303,25	328,56	327,61	353,10	355,07	332,17
2011	307,77	325,74	276,42	289,10	303,68	311,92	256,37	279,82	325,21	342,36	363,09	354,53	309,67
2012	332,27	333,69	288,55	284,98	277,35	287,94	292,03	278,39	296,40	332,50	391,30	408,59	312,25
2013	341,86	327,01	326,25	269,62	295,81	325,14	355,79	341,39	329,06	356,64	320,47	351,36	326,72

Tabela 3 – Variação % da Tarifa Aérea Média Doméstica Real mensal e anual

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2002	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	23,68	9,34	8,85	29,72	41,69	32,89	9,36	5,61	7,48	0,56	-7,81	-15,77	10,61
2004	-2,33	13,81	16,29	-4,27	-9,24	-3,68	2,81	-8,18	8,75	16,28	16,21	15,32	5,00
2005	16,74	14,33	3,80	7,02	0,53	-7,26	-3,29	-3,97	-22,63	-18,72	-13,35	-5,49	-3,82
2006	-3,32	-6,80	-18,61	-6,60	-14,05	-10,89	0,44	16,62	6,59	1,77	-34,72	-29,61	-8,51
2007	-45,96	-43,93	-30,61	-40,77	-31,54	-19,12	-23,65	-17,44	-27,95	-22,87	13,98	0,63	-26,76
2008	23,28	38,79	57,42	82,89	118,53	34,49	49,70	5,78	35,29	16,31	11,61	6,83	37,82
2009	12,48	-13,74	-20,35	-29,03	-46,56	-36,73	-43,40	-28,74	-38,37	-26,91	-23,51	-25,06	-27,83
2010	-27,77	-28,36	-20,54	-23,89	-12,60	-10,29	-18,78	-24,78	-3,70	-17,65	-12,63	-6,58	-18,23
2011	-18,95	3,10	-18,99	-8,37	-8,39	1,97	-22,37	-7,73	-1,02	4,50	2,83	-0,15	-6,77
2012	7,96	2,44	4,39	-1,43	-8,67	-7,69	13,91	-0,51	-8,86	-2,88	7,77	15,25	0,84
2013	2,88	-2,00	13,07	-5,39	6,65	12,92	21,84	22,63	11,02	7,26	-18,10	-14,01	4,63

Parte V – Tabelas de dados



Tabela 4 – Tarifa Aérea Média Doméstica Real trimestral

Ano	Jan-Mar	Abr-Jun	Jul-Set	Out-Dez
2002	491,05	443,49	586,17	678,79
2003	550,48	597,68	630,82	625,92
2004	605,69	560,57	634,21	726,01
2005	673,70	561,53	569,39	631,35
2006	603,31	505,60	616,00	494,81
2007	361,73	344,03	471,53	471,77
2008	502,51	613,91	612,02	527,18
2009	466,82	380,34	388,00	392,75
2010	343,39	318,24	320,98	344,46
2011	301,87	302,11	285,16	353,40
2012	315,38	283,29	288,76	372,46
2013	331,84	294,77	342,30	340,86

Tabela 5 – Variação % da Tarifa Aérea Média Doméstica Real trimestral

Ano	Jan-Mar	Abr-Jun	Jul-Set	Out-Dez
2002	ND	ND	ND	ND
2003	12,10	34,77	7,62	-7,79
2004	10,03	-6,21	0,54	15,99
2005	11,23	0,17	-10,22	-13,04
2006	-10,45	-9,96	8,19	-21,63
2007	-40,04	-31,96	-23,45	-4,66
2008	38,92	78,45	29,79	11,74
2009	-7,10	-38,05	-36,60	-25,50
2010	-26,44	-16,33	-17,27	-12,29
2011	-12,09	-5,07	-11,16	2,60
2012	4,48	-6,23	1,26	5,39
2013	5,22	4,05	18,54	-8,48

Tabela 6 – Tarifa Aérea Média Doméstica Real semestral

Ano	Jan-Jun	Jul-Dez
2002	467,96	630,30
2003	574,62	628,39
2004	582,53	678,07
2005	617,71	600,96
2006	556,88	558,35
2007	352,62	471,65
2008	558,18	566,76
2009	423,12	390,18
2010	330,21	332,89
2011	301,99	316,59
2012	298,68	326,36
2013	311,09	341,56

Tabela 7 – Variação % da Tarifa Aérea Média Doméstica Real semestral

Ano	Jan-Jun	Jul-Dez
2002	ND	ND
2003	22,79	-0,30
2004	1,38	7,90
2005	6,04	-11,37
2006	-9,85	-7,09
2007	-36,68	-15,53
2008	58,30	20,16
2009	-24,20	-31,16
2010	-21,96	-14,68
2011	-8,54	-4,90
2012	-1,10	3,09
2013	4,15	4,66

Parte V – Tabelas de dados

Tabela 8 – Distribuição % de assentos comercializados por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica Real

Faixa	Intervalo de Tarifa Aérea Média Doméstica Real	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
01	> 0,00 e < 100,00	0,03	0,12	1,09	0,26	4,37	3,24	0,35	1,36	5,16	12,84	11,69	9,81
02	>= 100,00 e < 200,00	4,05	2,76	3,49	5,66	7,64	14,84	4,27	15,05	24,54	27,48	29,40	29,58
03	>= 200,00 e < 300,00	15,55	12,54	9,78	10,24	13,08	22,38	14,18	23,96	22,17	19,23	21,38	19,50
04	>= 300,00 e < 400,00	19,04	13,53	11,87	16,02	14,08	20,66	15,55	17,04	17,66	14,07	12,98	13,77
05	>= 400,00 e < 500,00	17,67	14,22	12,00	11,47	13,64	14,63	16,39	14,13	14,06	9,89	8,15	8,97
06	>= 500,00 e < 600,00	14,15	22,27	18,98	18,70	13,35	7,63	14,11	11,96	7,65	6,03	5,24	5,95
07	>= 600,00 e < 700,00	8,50	5,42	9,27	9,10	9,07	4,61	11,55	7,35	3,43	3,64	3,52	3,93
08	>= 700,00 e < 800,00	5,14	9,54	9,50	6,82	5,50	3,29	5,73	3,38	2,22	2,47	2,36	2,66
09	>= 800,00 e < 900,00	4,28	6,08	8,26	6,44	5,09	2,66	5,19	2,13	1,41	1,61	1,64	1,82
10	>= 900,00 e < 1.000,00	2,45	2,79	3,82	3,95	3,43	2,44	3,42	1,25	0,73	1,03	1,15	1,23
11	>= 1.000,00 e < 1.100,00	2,62	2,60	2,74	2,54	2,70	1,08	3,34	0,83	0,41	0,61	0,78	0,77
12	>= 1.100,00 e < 1.200,00	1,69	1,39	1,58	1,57	1,75	0,55	1,52	0,44	0,21	0,36	0,49	0,53
13	>= 1.200,00 e < 1.300,00	1,31	1,24	1,72	1,46	1,02	0,50	0,89	0,33	0,11	0,22	0,33	0,39
14	>= 1.300,00 e < 1.400,00	0,87	1,11	1,58	1,58	0,91	0,23	1,03	0,11	0,09	0,16	0,25	0,40
15	>= 1.400,00 e < 1.500,00	0,82	1,54	0,98	0,73	1,12	0,18	0,62	0,13	0,06	0,11	0,17	0,18
16	>= 1.500,00	1,84	2,85	3,34	3,46	3,26	1,09	1,87	0,55	0,11	0,25	0,48	0,50

Tabela 9 – Distribuição % de assentos comercializados por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica Real no período*

Faixa	Intervalo de Tarifa Aérea Média Doméstica Real	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
01	> 0,00 e < 100,00	0,03	0,12	1,09	0,26	4,37	3,24	0,35	1,36	5,16	12,84	11,69	9,81
02	>= 100,00 e < 200,00	4,05	2,76	3,49	5,66	7,64	14,84	4,27	15,05	24,54	27,48	29,40	29,58
03	>= 200,00 e < 300,00	15,55	12,54	9,78	10,24	13,08	22,38	14,18	23,96	22,17	19,23	21,38	19,50
04	>= 300,00 e < 400,00	19,04	13,53	11,87	16,02	14,08	20,66	15,55	17,04	17,66	14,07	12,98	13,77
05	>= 400,00 e < 500,00	17,67	14,22	12,00	11,47	13,64	14,63	16,39	14,13	14,06	9,89	8,15	8,97
06	>= 500,00 e < 600,00	14,15	22,27	18,98	18,70	13,35	7,63	14,11	11,96	7,65	6,03	5,24	5,95
07	>= 600,00 e < 700,00	8,50	5,42	9,27	9,10	9,07	4,61	11,55	7,35	3,43	3,64	3,52	3,93
08	>= 700,00 e < 800,00	5,14	9,54	9,50	6,82	5,50	3,29	5,73	3,38	2,22	2,47	2,36	2,66
09	>= 800,00 e < 900,00	4,28	6,08	8,26	6,44	5,09	2,66	5,19	2,13	1,41	1,61	1,64	1,82
10	>= 900,00 e < 1.000,00	2,45	2,79	3,82	3,95	3,43	2,44	3,42	1,25	0,73	1,03	1,15	1,23
11	>= 1.000,00 e < 1.100,00	2,62	2,60	2,74	2,54	2,70	1,08	3,34	0,83	0,41	0,61	0,78	0,77
12	>= 1.100,00 e < 1.200,00	1,69	1,39	1,58	1,57	1,75	0,55	1,52	0,44	0,21	0,36	0,49	0,53
13	>= 1.200,00 e < 1.300,00	1,31	1,24	1,72	1,46	1,02	0,50	0,89	0,33	0,11	0,22	0,33	0,39
14	>= 1.300,00 e < 1.400,00	0,87	1,11	1,58	1,58	0,91	0,23	1,03	0,11	0,09	0,16	0,25	0,40
15	>= 1.400,00 e < 1.500,00	0,82	1,54	0,98	0,73	1,12	0,18	0,62	0,13	0,06	0,11	0,17	0,18
16	>= 1.500,00	1,84	2,85	3,34	3,46	3,26	1,09	1,87	0,55	0,11	0,25	0,48	0,50

* Dados do período de janeiro a dezembro de cada ano.

Parte V – Tabelas de dados



YIELD TARIFA AÉREA MÉDIO DOMÉSTICO

Tabela 10 – Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Nominal mensal e anual

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2002	0,38123	0,38410	0,38318	0,34925	0,34244	0,36655	0,46186	0,50243	0,49729	0,55829	0,59853	0,62978	0,44905
2003	0,56813	0,50383	0,46807	0,54003	0,59138	0,58657	0,57830	0,58672	0,60192	0,60239	0,58219	0,57356	0,56575
2004	0,58515	0,59443	0,57879	0,53115	0,50188	0,54221	0,55258	0,51411	0,57297	0,62005	0,62693	0,61077	0,56775
2005	0,65597	0,62980	0,58740	0,57636	0,54466	0,56159	0,58168	0,56604	0,54654	0,60771	0,66114	0,68833	0,59927
2006	0,68754	0,68614	0,51861	0,57624	0,48613	0,50552	0,62449	0,68070	0,58551	0,62320	0,37856	0,48899	0,56970
2007	0,36445	0,37208	0,36223	0,32916	0,35486	0,44286	0,47836	0,56153	0,44412	0,49526	0,49679	0,50035	0,42780
2008	0,47724	0,54674	0,61672	0,66516	0,76888	0,62624	0,78863	0,66032	0,58434	0,59854	0,56610	0,52914	0,61687
2009	0,50594	0,47473	0,47476	0,49603	0,48589	0,41416	0,48151	0,47106	0,41256	0,46162	0,48632	0,43689	0,46767
2010	0,40596	0,36515	0,42301	0,39390	0,41845	0,37905	0,33920	0,31942	0,34050	0,33680	0,36240	0,35904	0,35791
2011	0,31122	0,35644	0,30599	0,32559	0,34758	0,34562	0,27689	0,31383	0,36724	0,38044	0,40328	0,38111	0,34128
2012	0,36300	0,38927	0,33524	0,33017	0,32530	0,32517	0,33241	0,32688	0,35382	0,39078	0,45273	0,46681	0,36063
2013	0,39064	0,38514	0,39813	0,32223	0,35746	0,39032	0,42205	0,41305	0,39271	0,42290	0,37031	0,40425	0,38725

Tabela 11 – Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real mensal e anual

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2002	0,79829	0,80141	0,79472	0,71860	0,70313	0,74948	0,93325	1,00867	0,99120	1,09840	1,14305	1,17800	0,90099
2003	1,03929	0,90742	0,83278	0,95157	1,03574	1,02886	1,01232	1,02358	1,04197	1,03976	1,00150	0,98155	0,99059
2004	0,99383	1,00347	0,97250	0,88917	0,83591	0,89671	0,90563	0,83681	0,92954	1,00152	1,00569	0,97141	0,93332
2005	1,03728	0,99006	0,91780	0,89279	0,83957	0,86585	0,89457	0,86905	0,83618	0,92285	0,99849	1,03584	0,92307
2006	1,02858	1,02229	0,76938	0,85308	0,71896	0,74921	0,92377	1,00641	0,86386	0,91646	0,55498	0,71345	0,84272
2007	0,52940	0,53813	0,52194	0,47311	0,50863	0,63299	0,68208	0,79694	0,62918	0,69953	0,69903	0,69886	0,60959
2008	0,66300	0,75586	0,84853	0,91017	1,04385	0,84395	1,05719	0,88271	0,77912	0,79447	0,74872	0,69789	0,83145
2009	0,66410	0,61972	0,61853	0,64314	0,62705	0,53256	0,61770	0,60338	0,52718	0,58823	0,61717	0,55239	0,60204
2010	0,50947	0,45471	0,52403	0,48520	0,51323	0,46491	0,41600	0,39158	0,41555	0,40798	0,43537	0,42864	0,43665
2011	0,36848	0,41868	0,35660	0,37655	0,40010	0,39725	0,31774	0,35880	0,41765	0,43081	0,45431	0,42721	0,39163
2012	0,40464	0,43197	0,37123	0,36330	0,35666	0,35623	0,36261	0,35511	0,38220	0,41965	0,48327	0,49440	0,39300
2013	0,41021	0,40201	0,41363	0,33294	0,36798	0,40077	0,43322	0,42296	0,40074	0,42909	0,37372	0,40425	0,39715

Tabela 12 – Variação % do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real mensal e anual

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2002	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	30,19	13,23	4,79	32,42	47,30	37,28	8,47	1,48	5,12	(5,34)	(12,38)	(16,68)	9,95
2004	(4,37)	10,59	16,78	(6,56)	(19,29)	(12,84)	(10,54)	(18,25)	(10,79)	(3,68)	0,42	(1,03)	(5,78)
2005	4,37	(1,34)	(5,62)	0,41	0,44	(3,44)	(1,22)	3,85	(10,04)	(7,86)	(0,72)	6,63	(1,10)
2006	(0,84)	3,26	(16,17)	(4,45)	(14,36)	(13,47)	3,26	15,81	3,31	(0,69)	(44,42)	(31,12)	(8,70)
2007	(48,53)	(47,36)	(32,16)	(44,54)	(29,26)	(15,51)	(26,16)	(20,81)	(27,17)	(23,67)	25,96	(2,05)	(27,66)
2008	25,23	40,46	62,57	92,38	105,23	33,33	54,99	10,76	23,83	13,57	7,11	(0,14)	36,39
2009	0,17	(18,01)	(27,11)	(29,34)	(39,93)	(36,90)	(41,57)	(31,64)	(32,34)	(25,96)	(17,57)	(20,85)	(27,59)
2010	(23,28)	(26,63)	(15,28)	(24,56)	(18,15)	(12,70)	(32,65)	(35,10)	(21,17)	(30,64)	(29,46)	(22,40)	(27,47)
2011	(27,67)	(7,92)	(31,95)	(22,39)	(22,04)	(14,55)	(23,62)	(8,37)	0,51	5,60	4,35	(0,34)	(10,31)
2012	9,81	3,17	4,10	(3,52)	(10,86)	(10,33)	14,12	(1,03)	(8,49)	(2,59)	6,37	15,73	0,35
2013	1,38	(6,94)	11,42	(8,36)	3,17	12,50	19,47	19,11	4,85	2,25	(22,67)	(18,23)	1,06

Parte V – Tabelas de dados

**Tabela 13 – Yield Tarifa Aérea
Médio Doméstico Real trimestral**

Ano	Jan-Mar	Abr-Jun	Jul-Set	Out-Dez
2002	0,79808	0,72401	0,97438	1,13818
2003	0,91105	1,00655	1,02575	1,00819
2004	0,98849	0,87024	0,88755	0,99338
2005	0,97744	0,86574	0,86548	0,98131
2006	0,91998	0,77920	0,93409	0,72099
2007	0,52905	0,53103	0,70034	0,69916
2008	0,74895	0,93656	0,90654	0,74840
2009	0,63498	0,60406	0,58798	0,58283
2010	0,49702	0,48897	0,40799	0,42356
2011	0,37918	0,39194	0,36192	0,43800
2012	0,39884	0,35854	0,36614	0,46092
2013	0,40897	0,36463	0,41928	0,40032

**Tabela 14 – Variação % do Yield Tarifa Aérea
Médio Doméstico Real trimestral**

Ano	Jan-Mar	Abr-Jun	Jul-Set	Out-Dez
2002	ND	ND	ND	ND
2003	14,16	39,02	5,27	(11,42)
2004	8,50	(13,54)	(13,47)	(1,47)
2005	(1,12)	(0,52)	(2,49)	(1,21)
2006	(5,88)	(10,00)	7,93	(26,53)
2007	(42,49)	(31,85)	(25,02)	(3,03)
2008	41,57	76,37	29,44	7,04
2009	(15,22)	(35,50)	(35,14)	(22,12)
2010	(21,73)	(19,05)	(30,61)	(27,33)
2011	(23,71)	(19,84)	(11,29)	3,41
2012	5,19	(8,52)	1,16	5,23
2013	2,54	1,70	14,51	(13,15)

**Tabela 15 – Yield Tarifa Aérea
Médio Doméstico Real semestral**

Ano	Jan-Jun	Jul-Dez
2002	0,76213	1,05242
2003	0,95989	1,01702
2004	0,92778	0,93812
2005	0,92168	0,92450
2006	0,85308	0,83272
2007	0,53007	0,69972
2008	0,84271	0,82218
2009	0,61936	0,58561
2010	0,49280	0,41588
2011	0,38572	0,39696
2012	0,37787	0,40873
2013	0,38415	0,40949

**Tabela 16 – Variação % do Yield Tarifa Aérea
Médio Doméstico Real semestral**

Ano	Jan-Jun	Jul-Dez
2002	ND	ND
2003	25,95	(3,36)
2004	(3,34)	(7,76)
2005	(0,66)	(1,45)
2006	(7,44)	(9,93)
2007	(37,86)	(15,97)
2008	58,98	17,50
2009	(26,50)	(28,77)
2010	(20,43)	(28,98)
2011	(21,73)	(4,55)
2012	(2,03)	2,96
2013	1,66	0,19

Parte V – Tabelas de dados

Tabela 17 – Distribuição % de assentos comercializados por intervalo de Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real

Faixa	Intervalo de Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
01	> 0,00 e < 0,10	0,00	0,06	0,83	0,10	3,28	2,24	0,14	0,83	2,79	7,25	6,54	6,43
02	>= 0,10 e < 0,20	0,06	0,24	0,77	0,83	2,02	5,74	2,92	13,72	22,84	25,69	26,48	25,73
03	>= 0,20 e < 0,30	2,23	2,40	3,14	8,51	11,38	16,12	11,01	17,21	21,42	21,22	21,76	21,45
04	>= 0,30 e < 0,40	7,11	5,55	3,52	6,79	13,39	19,30	13,22	12,29	14,65	13,85	14,05	13,25
05	>= 0,40 e < 0,50	10,06	7,64	7,14	9,44	10,98	12,73	8,77	9,81	9,65	9,04	8,81	9,39
06	>= 0,50 e < 0,60	9,67	7,68	8,41	9,44	8,65	10,38	9,48	9,21	7,03	5,90	6,09	6,37
07	>= 0,60 e < 0,70	10,07	9,12	10,70	8,35	6,36	6,45	9,17	6,52	4,69	4,07	3,98	4,39
08	>= 0,70 e < 0,80	10,39	9,55	10,64	6,47	5,81	6,29	6,99	6,13	3,41	2,78	2,68	3,16
09	>= 0,80 e < 0,90	9,25	9,58	9,25	5,82	5,36	3,44	4,74	3,57	2,63	2,19	2,03	2,24
10	>= 0,90 e < 1,00	7,54	7,17	8,38	6,39	4,15	3,81	4,48	3,23	2,25	1,59	1,44	1,60
11	>= 1,00 e < 1,10	5,03	4,67	7,27	6,24	3,48	2,00	4,08	2,76	2,14	1,27	1,03	1,13
12	>= 1,10 e < 1,20	4,13	7,11	6,39	3,95	2,72	2,68	3,55	2,45	1,54	1,01	0,84	0,91
13	>= 1,20 e < 1,30	5,97	3,80	3,64	3,57	3,03	1,27	3,29	2,03	1,63	0,75	0,70	0,68
14	>= 1,30 e < 1,40	4,08	1,52	3,70	2,36	1,53	0,78	3,45	1,79	0,91	0,72	0,53	0,54
15	>= 1,40 e < 1,50	2,53	8,44	6,46	3,87	1,31	0,93	1,61	2,61	0,78	0,53	0,49	0,42
16	>= 1,50	11,90	15,47	9,75	17,87	16,55	5,83	13,10	5,82	1,65	2,13	2,55	2,32

Tabela 18 – Distribuição % de assentos comercializados por intervalo de Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real no período *

Faixa	Intervalo de Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
01	> 0,00 e < 0,10	0,00	0,06	0,83	0,10	3,28	2,24	0,14	0,83	2,79	7,25	6,54	6,43
02	>= 0,10 e < 0,20	0,06	0,24	0,77	0,83	2,02	5,74	2,92	13,72	22,84	25,69	26,48	25,73
03	>= 0,20 e < 0,30	2,23	2,40	3,14	8,51	11,38	16,12	11,01	17,21	21,42	21,22	21,76	21,45
04	>= 0,30 e < 0,40	7,11	5,55	3,52	6,79	13,39	19,30	13,22	12,29	14,65	13,85	14,05	13,25
05	>= 0,40 e < 0,50	10,06	7,64	7,14	9,44	10,98	12,73	8,77	9,81	9,65	9,04	8,81	9,39
06	>= 0,50 e < 0,60	9,67	7,68	8,41	9,44	8,65	10,38	9,48	9,21	7,03	5,90	6,09	6,37
07	>= 0,60 e < 0,70	10,07	9,12	10,70	8,35	6,36	6,45	9,17	6,52	4,69	4,07	3,98	4,39
08	>= 0,70 e < 0,80	10,39	9,55	10,64	6,47	5,81	6,29	6,99	6,13	3,41	2,78	2,68	3,16
09	>= 0,80 e < 0,90	9,25	9,58	9,25	5,82	5,36	3,44	4,74	3,57	2,63	2,19	2,03	2,24
10	>= 0,90 e < 1,00	7,54	7,17	8,38	6,39	4,15	3,81	4,48	3,23	2,25	1,59	1,44	1,60
11	>= 1,00 e < 1,10	5,03	4,67	7,27	6,24	3,48	2,00	4,08	2,76	2,14	1,27	1,03	1,13
12	>= 1,10 e < 1,20	4,13	7,11	6,39	3,95	2,72	2,68	3,55	2,45	1,54	1,01	0,84	0,91
13	>= 1,20 e < 1,30	5,97	3,80	3,64	3,57	3,03	1,27	3,29	2,03	1,63	0,75	0,70	0,68
14	>= 1,30 e < 1,40	4,08	1,52	3,70	2,36	1,53	0,78	3,45	1,79	0,91	0,72	0,53	0,54
15	>= 1,40 e < 1,50	2,53	8,44	6,46	3,87	1,31	0,93	1,61	2,61	0,78	0,53	0,49	0,42
16	>= 1,50	11,90	15,47	9,75	17,87	16,55	5,83	13,10	5,82	1,65	2,13	2,55	2,32

* Dados do período de janeiro a dezembro de cada ano.

Parte V – Tabelas de dados



OUTROS DADOS

Tabela 19 – Quantidade de assentos comercializados mensal e anual*

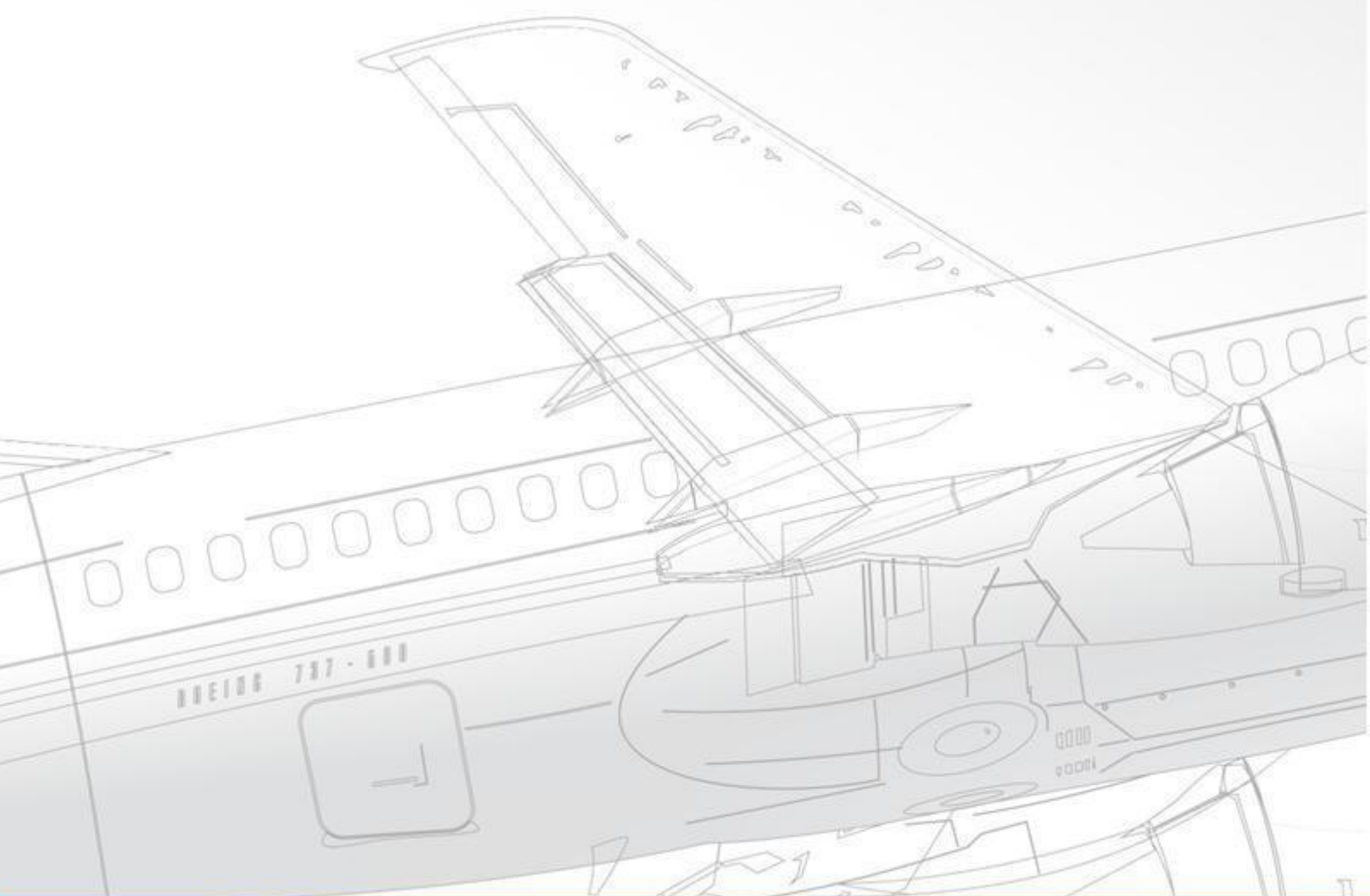
Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2002	1.312.446	1.150.345	1.226.532	1.158.974	1.139.840	1.180.366	1.311.443	1.037.079	1.093.109	1.099.671	1.063.245	968.758	13.741.808
2003	811.043	920.472	1.286.176	1.007.562	1.075.204	1.076.075	1.222.330	1.214.341	1.173.627	1.233.426	1.162.474	1.169.646	13.352.376
2004	1.026.688	994.456	1.274.445	1.097.595	1.377.461	1.001.432	1.396.541	1.483.618	1.191.945	1.280.900	1.263.059	1.182.228	14.570.368
2005	1.135.198	1.025.004	1.355.777	1.128.479	1.172.091	1.203.924	1.033.439	1.128.805	1.163.289	1.291.427	1.136.410	1.026.765	13.800.608
2006	1.301.457	1.199.472	1.753.343	1.451.199	1.162.300	1.239.580	1.421.888	1.570.532	1.408.463	1.297.628	1.472.300	1.223.111	16.501.273
2007	1.477.480	1.355.646	1.804.102	1.681.049	1.873.309	1.366.528	1.161.597	1.325.226	1.500.750	1.647.593	1.487.857	1.310.026	17.991.163
2008	1.349.469	755.770	1.112.431	1.177.353	1.099.302	937.832	1.200.280	1.264.810	1.182.498	1.389.831	1.502.603	1.277.635	14.249.814
2009	1.232.824	1.002.724	1.251.894	1.286.594	1.189.920	1.085.970	1.283.062	1.684.868	1.054.123	1.057.652	1.017.253	1.335.129	14.482.013
2010	1.077.470	1.305.297	1.548.027	1.525.852	1.513.525	1.287.370	3.769.932	3.541.842	3.693.463	4.085.497	3.988.839	3.244.644	30.581.758
2011	3.914.722	3.403.989	4.099.818	3.652.619	4.167.279	4.175.795	4.986.736	4.789.194	4.221.642	4.074.656	4.218.568	3.658.163	49.363.181
2012	4.156.341	3.367.085	4.913.493	4.119.297	4.780.002	4.591.935	4.820.552	4.658.578	4.256.977	4.443.441	3.867.037	2.897.055	50.871.793
2013	3.832.488	3.341.095	3.979.300	5.379.835	4.502.043	4.300.844	4.386.910	4.362.957	4.166.660	4.526.265	5.457.715	3.790.080	52.026.192

* Quantidade de assentos comercializados ao público em geral, registrados na ANAC de acordo com a Resolução ANAC nº 140/2010.

Tabela 20 – Distância direta média (km) mensal e anual*

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2002	645	618	581	605	607	625	617	591	594	571	600	620	606
2003	612	597	603	592	584	605	622	615	608	607	631	627	609
2004	626	614	601	607	657	669	714	691	741	732	730	730	679
2005	700	712	661	647	657	642	700	639	637	646	637	647	660
2006	682	643	642	632	660	661	680	644	657	662	748	661	662
2007	716	685	656	675	639	633	704	671	650	669	677	679	670
2008	705	676	635	642	680	639	680	641	711	685	706	727	677
2009	792	712	694	645	605	640	658	668	647	676	655	688	675
2010	745	695	651	650	646	658	794	774	791	803	811	828	761
2011	835	778	775	768	759	785	807	780	779	795	799	830	791
2012	821	772	777	784	778	808	805	784	776	792	810	826	795
2013	833	813	789	810	804	811	821	807	821	831	858	869	823

* Distância direta calculada entre os aeroportos de origem e de destino do passageiro, registrados na ANAC de acordo com a Resolução ANAC nº 140/2010.



Agência Nacional de Aviação Civil

Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado

Gerência de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado

Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C

Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 5º Andar

CEP 70308-200, Brasília/DF, Brasil

www.anac.gov.br

0800 725 4445