

# Tarifas Aéreas Domésticas

26ª Edição – 3º Trimestre de 2012



Brasília-DF, 2 de janeiro de 2013





## DIRETORIA

### Diretor-Presidente

Marcelo Pacheco dos Guarany

### Diretor de Operações de Aeronaves

Carlos Eduardo Pellegrino

### Diretor de Regulação Econômica

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

### Diretor de Aeronavegabilidade

Claudio Passos Simão

### Diretor de Infraestrutura Aeroportuária

Rubens Carlos Vieira

## EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

### Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado

Danielle Pinho Soares Alcântara Crema

### Gerente de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado

Cristian Vieira dos Reis

### Especialistas em Regulação de Aviação Civil

Flávia Macedo Rocha de Godoi

Laís Macedo Facó Alencar

### Estagiárias

Michelle da Silva Pereira

Raíra Veloso de Souza

### Secretária

Waleska dos Santos Cabral

### 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](http://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 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 ANAC 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 relacionados aos serviços prestados pela própria ANAC 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 .....	18
Parte III	Acompanhamento das tarifas aéreas domésticas.....	24
Parte IV	Fatores que afetam os preços das passagens aéreas .....	30
Parte V	Tabelas de dados.....	34

---







## **Parte I**

---

# **Destaques desta edição**

## **Reformulação do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas**

A 26ª edição do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas contempla uma nova estrutura, apresenta mais informações sobre o histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil, esclarece os fatores que afetam os preços das passagens aéreas e incorpora novos dados, como a distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de preço em cada ano.

A primeira parte do relatório representa outra novidade. Ela é composta por uma leitura dos dados e por considerações sobre a evolução dos valores das tarifas aéreas comercializadas no período.

A partir desta edição, os arquivos de uma edição não serão substituídos pelos arquivos das edições posteriores. Todos os arquivos serão mantidos na página da ANAC.

## **Transporte aéreo passa por ajustes de oferta e preços**

Alta temporada e aumento dos custos do setor pressionam a tarifa aérea

Antes de apresentar as considerações sobre os preços do 3º trimestre de 2012, é importante fazer uma breve contextualização sobre o atual cenário do transporte aéreo no Brasil. O transporte aéreo doméstico de passageiros teve praticamente triplicada a sua demanda nos últimos 10 anos, com taxa de crescimento médio anual de dois dígitos.

As promoções tornaram-se mais frequentes e a tarifa aérea média doméstica caiu à metade no período.

A cada dia, mais pessoas utilizam-se do avião como meio de transporte e os passageiros que já se utilizavam dele estão voando com mais frequência.

No entanto, após um período de 10 anos de forte redução das tarifas, crescimento da oferta, demanda e ocupação das aeronaves, desde o segundo semestre de 2011, o setor vem passando por ajustes na estrutura de oferta e preços.

Tais ajustes estão sendo ocasionados por um conjunto de fatores,

principalmente, a desaceleração da economia e a alta do preço do barril de petróleo e da taxa de câmbio do Dólar em relação ao Real, que impactam diretamente os principais custos do setor, no caso, o combustível e o arrendamento, a manutenção e o seguro de aeronaves. Eles representam mais da metade dos custos totais da indústria.

O preço médio do barril de petróleo passou de US\$ 77,12 em janeiro/2010 para US\$ 92,66 em janeiro/2011, US\$ 106,89 em janeiro/2012 e alcançou US\$ 103,39 em outubro/2012, aumento de 34%. (Fonte: FMI)

A taxa de câmbio (Real/Dólar), por sua vez, que era de 1,87 em janeiro/2010, passou para 1,67 em janeiro/2011, 1,74 em janeiro/2012 e alcançou 2,03 em outubro/2012.

A oscilação da taxa de câmbio gera incerteza, desfavorece o planejamento do setor e ocasiona custos adicionais com mecanismos financeiros de proteção contra estas oscilações.

O setor vem registrando prejuízos bilionários desde 2011 e os ajustes que têm sido realizados pela própria indústria representam a sua

adequação ao novo cenário, com vistas a recuperar a rentabilidade e assegurar a continuidade e a segurança dos serviços.

Ainda assim, a tarifa aérea média doméstica do período de janeiro a setembro de 2012 registrou suave redução de 0,15% em relação ao mesmo período de 2011.

A Agência vem realizando o acompanhamento das medidas adotadas pelas empresas aéreas e fiscalizando a prestação dos serviços, com vistas a assegurar o atendimento do interesse público, o desenvolvimento do setor e, sobretudo, o cumprimento das normas de segurança.

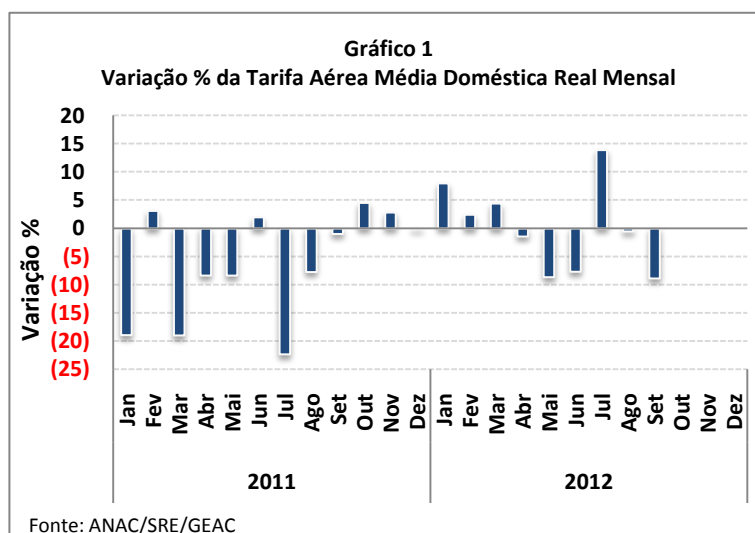
É importante observar, ainda, que a demanda na alta temporada pressiona mais o valor das tarifas aéreas. No entanto, tratando-se de um mercado competitivo, os preços variam a todo instante na disputa das empresas aéreas por passageiros e, mesmo com uma tendência de alta dos preços, é possível encontrar preços baixos e promoções.

## A Tarifa Aérea Média Doméstica Real do 3º trimestre de 2012

A Tarifa Aérea Média Doméstica Real comercializada no período de julho a setembro de 2012, apurada em R\$ 267,31, registrou alta de 1,3% em relação à do mesmo período do ano imediatamente anterior, que foi de R\$ 263,98.

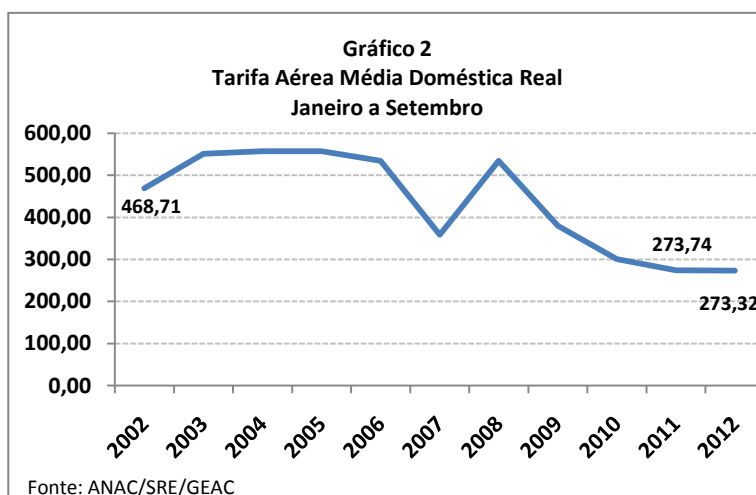
Quando comparada a Tarifa Aérea Média Doméstica Real do 3º trimestre de 2012 com a do mesmo período de 2002, equivalente a R\$ 542,64, constata-se que o passageiro pagou menos da metade do que pagava há 10 anos para voar.

O Gráfico 1 ilustra a variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real comercializada em cada um dos meses de 2012 e de 2011 em relação aos mesmos meses do ano imediatamente anterior.



Em 2011, verificou-se a predominância de fortes reduções de preços. No

entanto, o cenário em 2012, até setembro, tem sido de oscilação. Nos meses de janeiro, fevereiro, março e julho de 2012, houve alta das tarifas aéreas domésticas comercializadas em relação aos mesmos meses de 2011. Já os meses de abril, maio, junho, agosto e setembro de 2012 registraram baixa.



O Gráfico 2 evidencia que, no período acumulado de janeiro a setembro de 2012, a Tarifa Aérea Média Doméstica Real comercializada foi apurada no valor de R\$ 273,32, valor 0,15% inferior à do mesmo período de 2011 (R\$ 273,74) e 41,69% inferior à do mesmo período de 2002 (R\$ 468,71).

# Parte I – Destaques desta edição

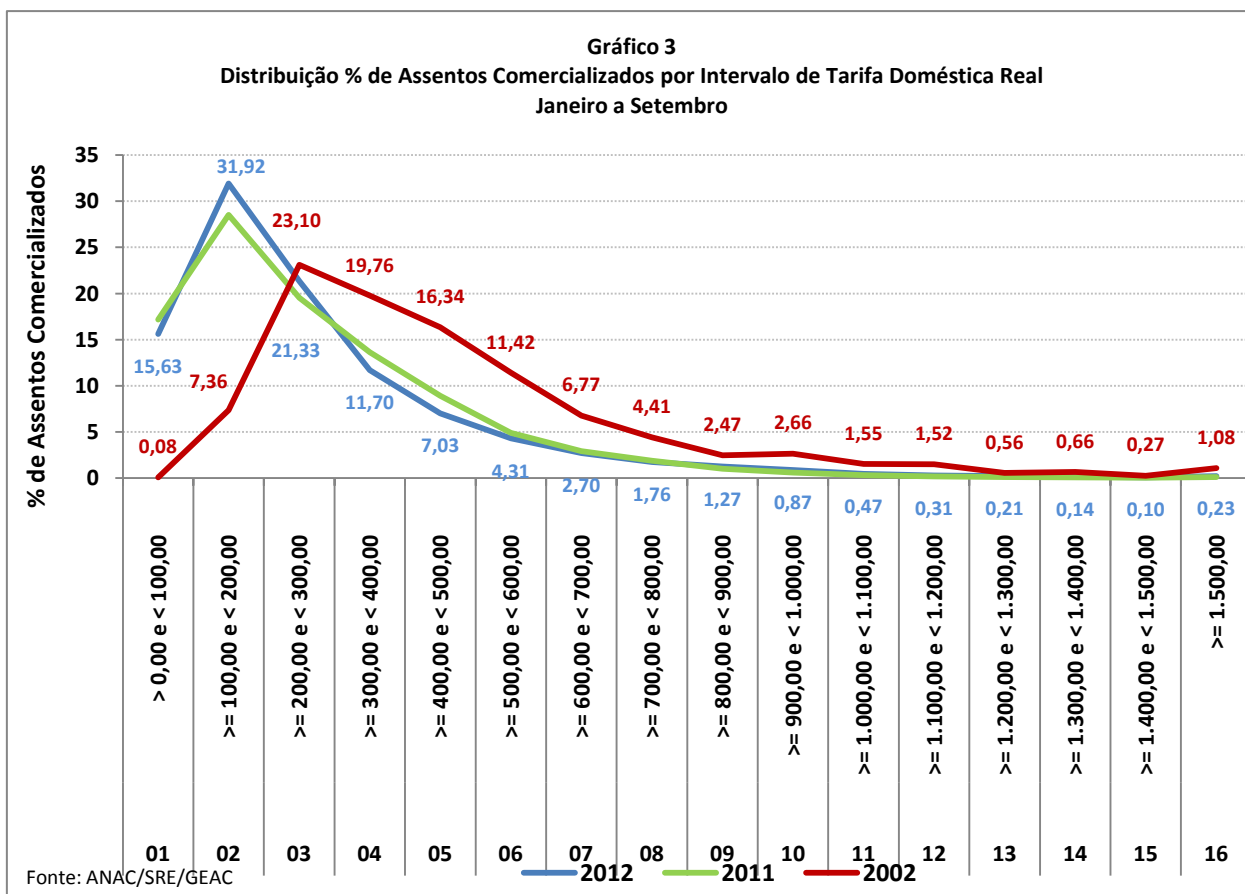


De acordo com os dados apresentados no Gráfico 3, abaixo, a maioria dos assentos comercializados no período de janeiro a setembro de 2012 (68,89%) corresponderam a Tarifas Aéreas Domésticas inferiores a R\$ 300,00.

Assentos comercializados com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representaram 15,63% do total no período de janeiro a setembro de 2012. Tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,23% do total do período.

O comportamento da tarifa aérea doméstica no mesmo período de 2011 foi semelhante.

No mesmo período de 2002, no entanto, o comportamento da tarifa aérea foi diferente. Apenas 0,08% dos assentos foi comercializado a tarifas inferiores a R\$ 100,00. Grande parte dos assentos (69,46%) foi comercializada a tarifas superiores a R\$ 300,00. Assentos comercializados a tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram mais do que 1% do total do período.

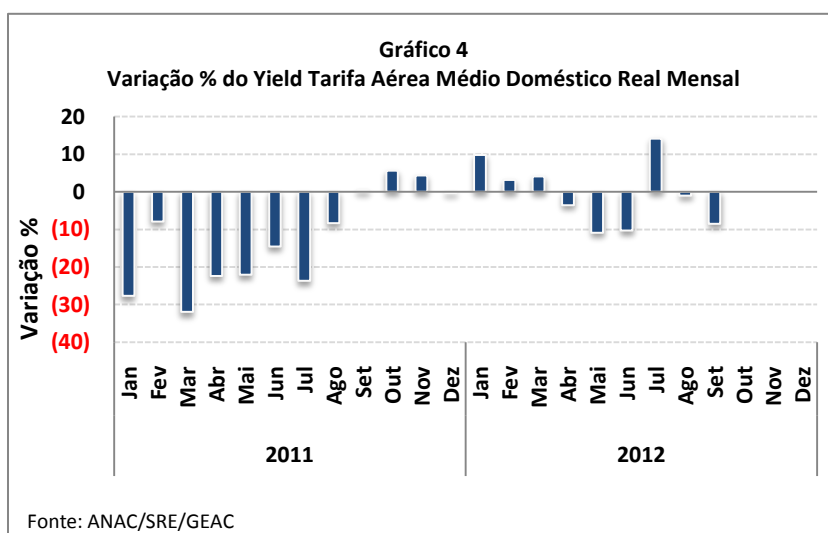


## Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do 3º trimestre de 2012

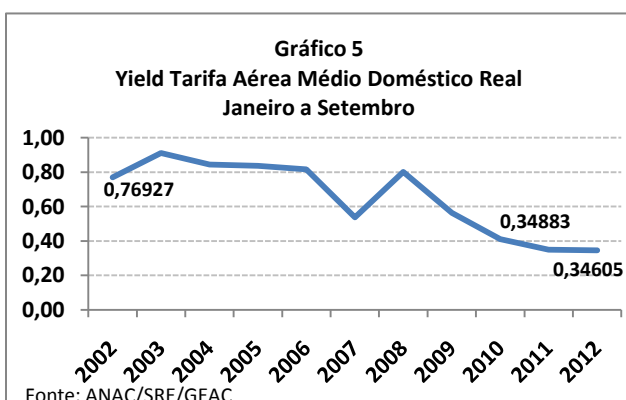
O Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do período de julho a setembro de 2012, apurado em R\$ 0,33895, indica que o passageiro pagou 1,2% a mais para voar 1 quilômetro em relação ao mesmo período do ano imediatamente anterior, quando o indicador foi de R\$ 0,33505.

Quando comparado o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do 3º trimestre de 2012 com a do mesmo período de 2002, equivalente a R\$ 0,90202, constata-se que o passageiro pagou menos da metade (37%) do que pagava há 10 anos para voar 1 quilômetro.

O Gráfico 4 ilustra a variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real comercializado em cada um dos meses de 2012 e 2011 em relação aos mesmos meses do ano imediatamente anterior.



Em 2011, verificou-se a predominância de fortes reduções de preços. No entanto, o cenário em 2012 tem sido de oscilação até o mês de setembro. Nos meses de janeiro, fevereiro, março e julho de 2012, houve alta das tarifas aéreas domésticas comercializadas em relação aos mesmos meses de 2011. Já os meses de abril, maio, junho, agosto e setembro de 2012 registraram baixa.



O Gráfico 5 evidencia que, no período acumulado de janeiro a setembro de 2012, o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real comercializado foi apurado no valor de R\$ 0,34605, valor 0,80% inferior ao do mesmo período de 2011 (R\$ 0,34883) e menos da metade do mesmo período de 2002 (R\$ 0,76927).

# Parte I – Destaques desta edição

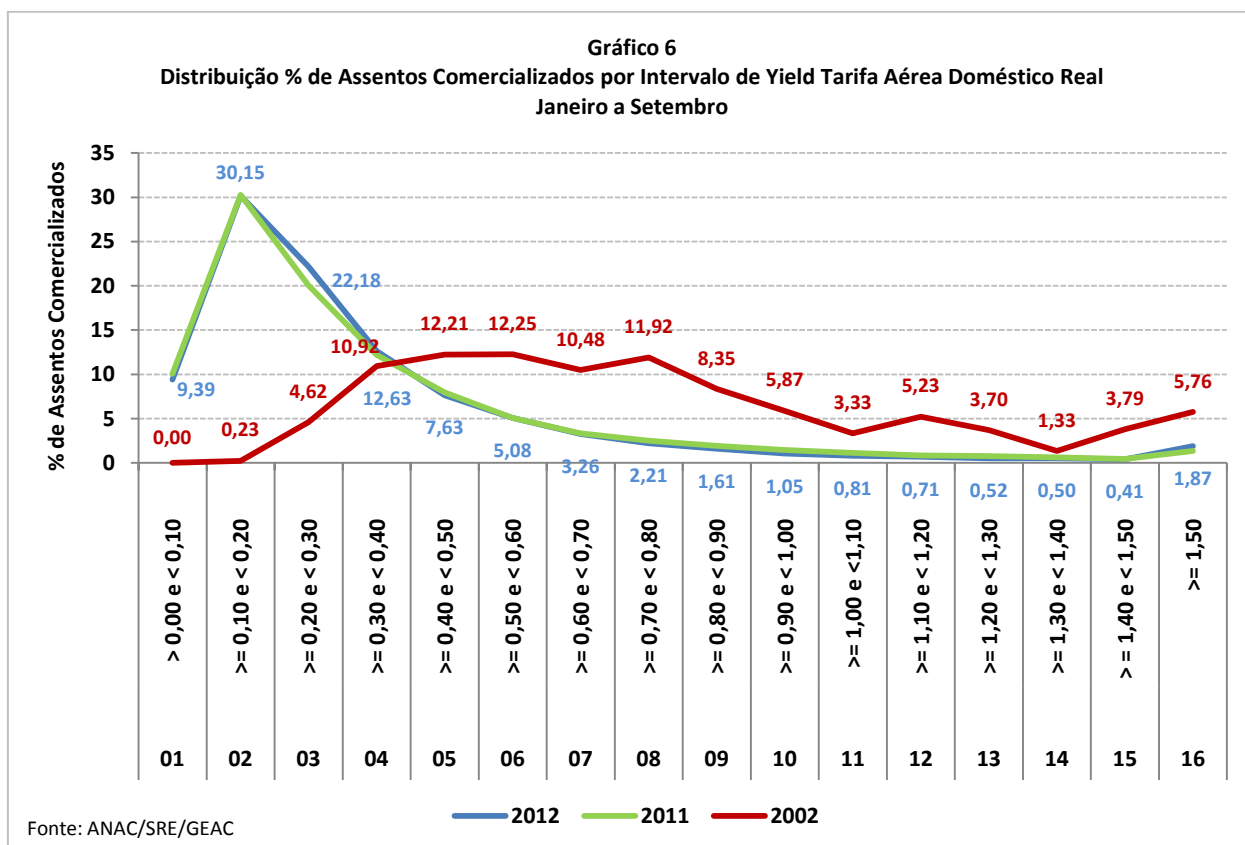


De acordo com os dados apresentados no Gráfico 6, abaixo, a maioria dos assentos comercializados no período de janeiro a setembro de 2012 (61,72%) corresponderam a valores de Yield Tarifa Aérea Doméstico inferiores a R\$ 0,30 por quilômetro voado.

Assentos comercializados com *yields* inferiores a R\$ 0,10 por quilômetro voado representaram 9,39% do total no período de janeiro a setembro de 2012. Yields superiores a R\$ 1,50 representaram 1,87% no total de assentos comercializados no período.

O comportamento do Yield Tarifa Aérea Doméstico no mesmo período de 2011 foi semelhante.

No mesmo período de 2002, o comportamento do Yield Tarifa Aérea Doméstico foi diferente. A representatividade dos assentos comercializados a *yields* inferiores a R\$ 0,10 foi nula. Valores superiores a R\$ 0,30 corresponderam a 95,15% dos assentos comercializados. Assentos comercializados a *yields* superiores a R\$ 1,50 representaram 5,76% do total do período.









## **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 encontram-se 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;
- 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.

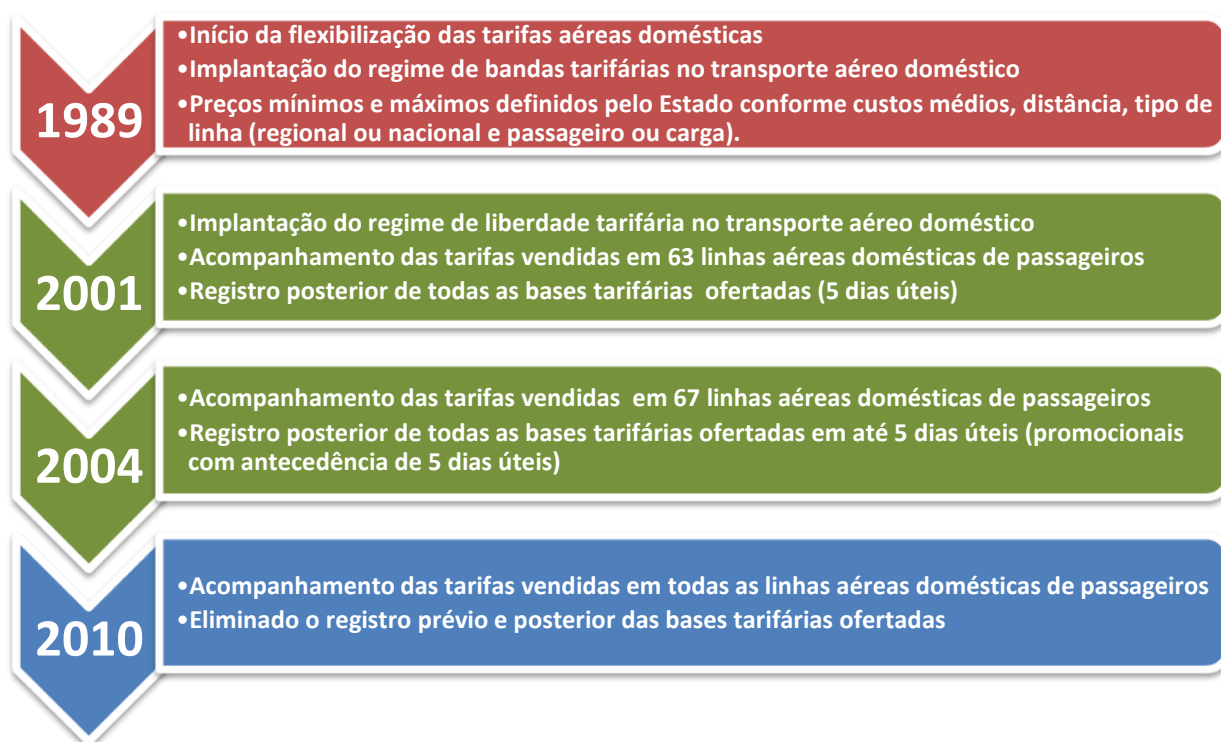
As últimas portarias segregavam os índices tarifários por tipo de objeto de transporte (passageiro e carga/mala postal), por tipo de linha (nacional e regional) e por intervalos de distância, sendo que o limite inferior era de 35% do índice e o limite superior coincidia com o próprio índice.

# 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 10/8/2011, do Ministério da Fazenda, e da Portaria DAC nº 1.213/DGAC, de 16/8/2011.



No regime de liberdade tarifária, as tarifas aéreas são definidas pelas empresas que prestam os serviços, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por está 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.

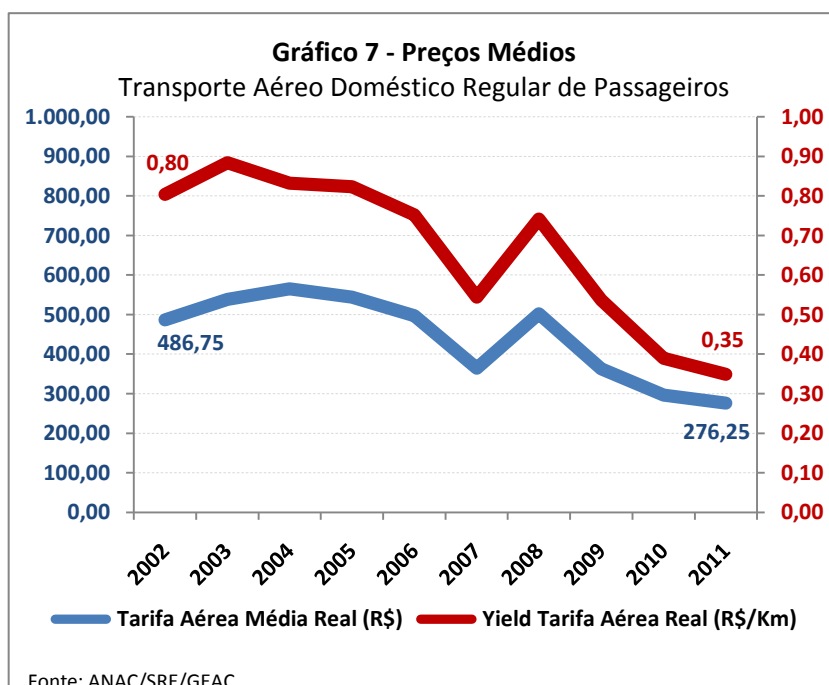
O cenário de livre concorrência atrai investimentos para o setor e estimula o crescimento do mercado, a ampliação da oferta, a diversificação de serviços e, ainda, a redução de preços. Por consequência, mais pessoas passam a ter acesso aos serviços aéreos públicos.

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.

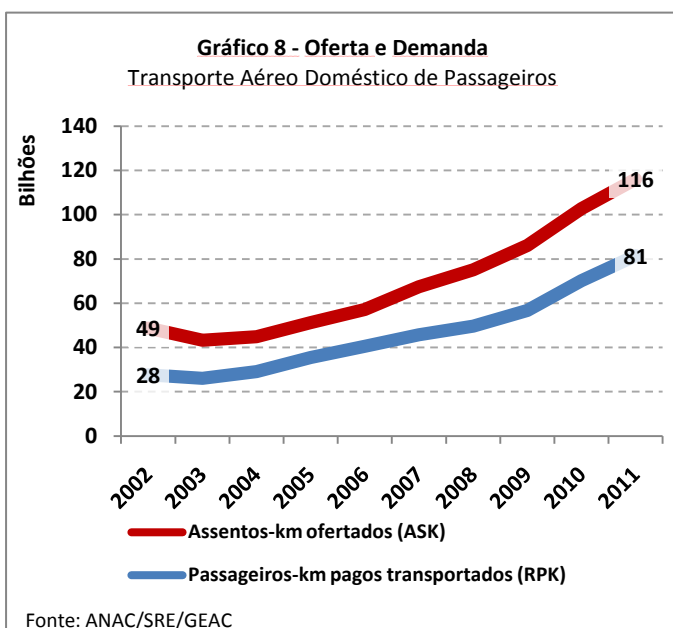
A Tarifa Aérea Média Doméstica Real, em valores deflacionados pelo IPCA até dezembro/2011, passou de R\$ 486,75 em 2002 para R\$ 276,25 em 2011, registrando redução de 43% no período.

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.



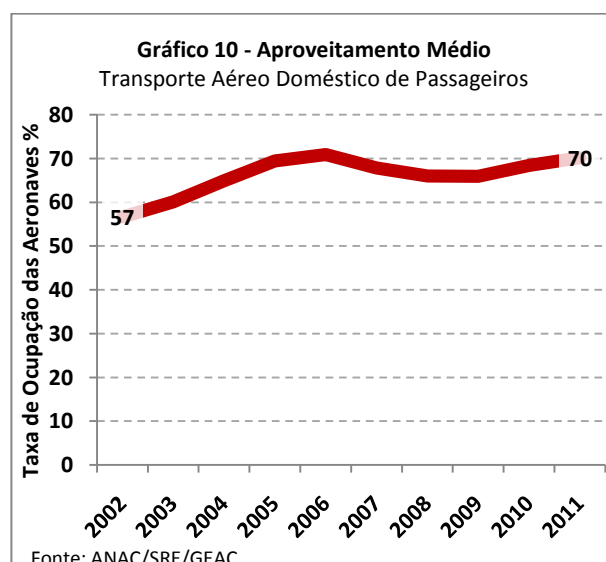
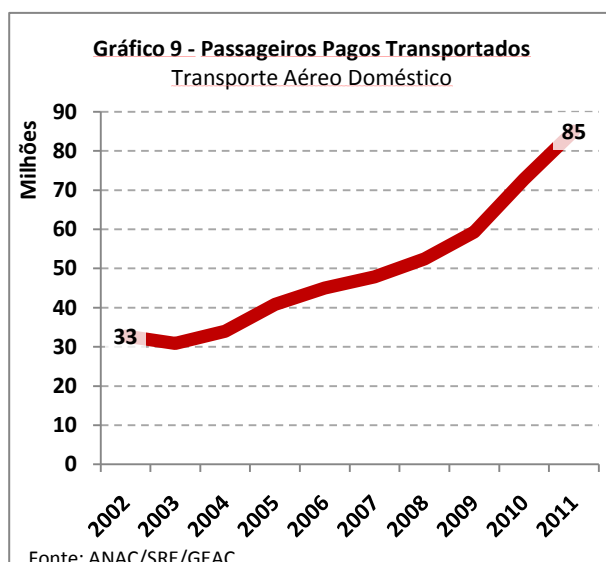
## Parte II – Histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil



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.





## **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 encontram-se regulamentados pela Resolução ANAC nº 140/2010, que substituiu a Portaria DAC nº 447/DGAC, de 13/5/2004 (vigente até 30/6/2010), e a Portaria DAC nº 1213/DGAC, de 16/8/2001 (vigente até 18/5/2004).

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 comercializadas foi ampliado pela Portaria DAC nº 447/DGAC/2004, que passou a abranger 67 linhas aéreas domésticas. Além disso, as empresas passaram a estar 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 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 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.





## **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 torna-se necessária para permitir ao passageiro selecionar aquele que melhor atende à sua necessidade.

Passageiros que preferem serviços mais sofisticados podem assegurá-lo 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.







## **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				268,93

**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	476,46	458,69	427,31	402,19	395,25	433,54	532,79	552,20	545,40	580,72	634,47	675,82	505,10
2003	589,28	501,54	465,13	521,72	560,02	576,15	582,66	583,18	586,18	583,95	584,89	569,28	558,70
2004	575,54	570,81	540,89	499,47	508,29	554,96	599,01	535,48	637,44	679,03	679,68	656,48	586,61
2005	671,89	652,61	561,42	534,53	510,97	514,69	579,31	514,24	493,21	551,91	588,96	620,46	564,22
2006	649,55	608,23	456,92	499,25	439,18	458,63	581,83	599,71	525,73	561,68	384,47	436,72	516,22
2007	351,00	341,02	317,04	295,68	300,67	370,95	444,25	495,10	378,79	433,22	438,23	439,46	378,09
2008	432,72	473,29	499,09	540,77	657,05	498,91	665,05	523,71	512,46	503,88	489,13	469,48	521,09
2009	486,72	408,27	397,55	383,76	351,12	315,66	376,40	373,19	315,85	368,28	374,12	351,84	376,05
2010	351,56	292,48	315,88	292,07	306,87	283,18	305,71	280,73	304,16	303,29	326,88	328,70	307,50
2011	284,92	301,55	255,89	267,63	281,13	288,75	237,33	259,04	301,06	316,94	336,13	328,20	286,67
2012	307,60	308,91	267,12	263,82	256,76	266,56	270,34	257,71	274,39				273,32

**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	23,7	9,3	8,8	29,7	41,7	32,9	9,4	5,6	7,5	0,6	(7,8)	(15,8)	10,6
2004	(2,3)	13,8	16,3	(4,3)	(9,2)	(3,7)	2,8	(8,2)	8,7	16,3	16,2	15,3	5,0
2005	16,7	14,3	3,8	7,0	0,5	(7,3)	(3,3)	(4,0)	(22,6)	(18,7)	(13,3)	(5,5)	(3,8)
2006	(3,3)	(6,8)	(18,6)	(6,6)	(14,1)	(10,9)	0,4	16,6	6,6	1,8	(34,7)	(29,6)	(8,5)
2007	(46,0)	(43,9)	(30,6)	(40,8)	(31,5)	(19,1)	(23,6)	(17,4)	(27,9)	(22,9)	14,0	0,6	(26,8)
2008	23,3	38,8	57,4	82,9	118,5	34,5	49,7	5,8	35,3	16,3	11,6	6,8	37,8
2009	12,5	(13,7)	(20,3)	(29,0)	(46,6)	(36,7)	(43,4)	(28,7)	(38,4)	(26,9)	(23,5)	(25,1)	(27,8)
2010	(27,8)	(28,4)	(20,5)	(23,9)	(12,6)	(10,3)	(18,8)	(24,8)	(3,7)	(17,6)	(12,6)	(6,6)	(18,2)
2011	(19,0)	3,1	(19,0)	(8,4)	(8,4)	2,0	(22,4)	(7,7)	(1,0)	4,5	2,8	(0,2)	(6,8)
2012	8,0	2,4	4,4	(1,4)	(8,7)	(7,7)	13,9	(0,5)	(8,9)				

# Parte V – Tabelas de dados



**Tabela 4 – Tarifa Aérea Média Doméstica Real trimestral**

Ano	Jan-Mar	Abr-Jun	Jul-Set	Out-Dez
2002	454,58	410,55	542,64	628,39
2003	509,60	553,30	583,98	579,44
2004	560,71	518,94	587,11	672,10
2005	623,67	519,83	527,11	584,47
2006	558,51	468,06	570,26	458,06
2007	334,87	318,48	436,51	436,73
2008	465,19	568,32	566,57	488,03
2009	432,15	352,10	359,19	363,59
2010	317,89	294,60	297,15	318,89
2011	279,46	279,67	263,98	327,16
2012	291,96	262,25	267,31	

**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	12,1	34,8	7,6	(7,8)
2004	10,0	(6,2)	0,5	16,0
2005	11,2	0,2	(10,2)	(13,0)
2006	(10,4)	(10,0)	8,2	(21,6)
2007	(40,0)	(32,0)	(23,5)	(4,7)
2008	38,9	78,4	29,8	11,7
2009	(7,1)	(38,0)	(36,6)	(25,5)
2010	(26,4)	(16,3)	(17,3)	(12,3)
2011	(12,1)	(5,1)	(11,2)	2,6
2012	4,5	(6,2)	1,3	

**Tabela 6 – Tarifa Aérea Média Doméstica Real do período\***

Ano	Jan-Set
2002	468,71
2003	551,14
2004	557,24
2005	557,46
2006	534,78
2007	358,84
2008	534,77
2009	379,89
2010	300,81
2011	273,74
2012	273,32

**Tabela 7 – Variação % da Tarifa Aérea Média Doméstica Real do período\***

Ano	Jan-Set
2002	ND
2003	17,59
2004	1,11
2005	0,04
2006	-4,07
2007	-32,90
2008	49,03
2009	-28,96
2010	-20,82
2011	-9,00
2012	-0,15

# 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*
01	> 0,00 e < 100,00	0,06	0,14	1,10	0,28	4,77	3,40	0,45	2,09	6,38	15,29	15,63
02	>= 100,00 e < 200,00	5,72	3,76	4,16	6,84	8,35	18,20	7,06	20,05	27,28	28,58	31,92
03	>= 200,00 e < 300,00	18,84	15,27	12,69	13,10	15,09	24,09	14,84	22,51	22,75	19,62	21,33
04	>= 300,00 e < 400,00	18,44	15,59	14,05	15,95	15,08	22,55	17,07	17,07	17,60	13,78	11,70
05	>= 400,00 e < 500,00	17,53	19,03	17,66	13,48	13,80	11,82	17,40	15,23	13,50	9,06	7,03
06	>= 500,00 e < 600,00	13,86	14,28	12,76	18,18	12,83	5,99	14,64	10,66	5,60	5,13	4,31
07	>= 600,00 e < 700,00	7,25	9,08	9,43	7,38	8,59	4,07	8,46	5,37	2,89	3,19	2,70
08	>= 700,00 e < 800,00	5,50	7,68	9,77	7,01	5,28	2,22	5,17	2,69	1,96	2,09	1,76
09	>= 800,00 e < 900,00	2,96	3,61	5,35	5,25	4,54	3,56	4,81	1,59	0,91	1,27	1,27
10	>= 900,00 e < 1.000,00	2,89	3,15	3,47	3,40	3,29	1,45	3,90	0,93	0,49	0,78	0,87
11	>= 1.000,00 e < 1.100,00	1,84	1,46	1,85	1,77	1,81	0,56	1,62	0,65	0,23	0,42	0,47
12	>= 1.100,00 e < 1.200,00	1,56	1,41	1,75	1,50	1,24	0,56	1,06	0,35	0,13	0,25	0,31
13	>= 1.200,00 e < 1.300,00	0,95	1,17	1,69	1,70	1,01	0,25	1,06	0,11	0,10	0,17	0,21
14	>= 1.300,00 e < 1.400,00	0,82	1,63	0,95	0,84	1,12	0,22	0,67	0,16	0,06	0,11	0,14
15	>= 1.400,00 e < 1.500,00	0,38	0,47	0,79	0,85	0,80	0,20	0,44	0,15	0,04	0,08	0,10
16	>= 1.500,00	1,41	2,27	2,51	2,48	2,41	0,84	1,37	0,38	0,07	0,16	0,23

\* 2012: dados de janeiro a setembro

**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
01	> 0,00 e < 100,00	0,08	0,14	1,26	0,34	5,80	4,27	0,43	2,14	5,29	17,19	15,63
02	>= 100,00 e < 200,00	7,36	4,22	4,24	7,72	5,63	21,88	5,05	19,82	28,79	28,51	31,92
03	>= 200,00 e < 300,00	23,10	16,69	14,05	13,80	13,03	25,50	13,84	22,43	23,48	19,52	21,33
04	>= 300,00 e < 400,00	19,76	14,74	15,72	15,25	14,90	19,60	18,11	16,44	17,80	13,66	11,70
05	>= 400,00 e < 500,00	16,34	21,33	18,81	13,07	14,31	10,88	17,26	14,71	13,72	8,93	7,03
06	>= 500,00 e < 600,00	11,42	12,21	12,18	18,05	14,31	5,03	14,49	11,53	5,03	4,89	4,31
07	>= 600,00 e < 700,00	6,77	8,29	9,59	7,24	9,24	3,72	8,92	5,77	2,58	2,92	2,70
08	>= 700,00 e < 800,00	4,41	7,27	9,79	7,25	5,79	1,89	5,67	2,80	1,67	1,88	1,76
09	>= 800,00 e < 900,00	2,47	3,67	3,40	5,18	4,99	3,31	5,56	1,62	0,67	1,03	1,27
10	>= 900,00 e < 1.000,00	2,66	3,17	3,06	3,11	3,12	1,47	4,23	1,02	0,42	0,60	0,87
11	>= 1.000,00 e < 1.100,00	1,55	1,35	1,48	1,49	2,06	0,45	1,91	0,55	0,19	0,33	0,47
12	>= 1.100,00 e < 1.200,00	1,52	1,35	1,56	1,51	1,40	0,51	0,94	0,35	0,11	0,18	0,31
13	>= 1.200,00 e < 1.300,00	0,56	1,12	1,22	1,89	1,00	0,24	1,25	0,11	0,08	0,12	0,21
14	>= 1.300,00 e < 1.400,00	0,66	1,58	0,74	0,90	0,91	0,20	0,72	0,13	0,06	0,08	0,14
15	>= 1.400,00 e < 1.500,00	0,27	0,54	0,76	0,85	0,75	0,22	0,42	0,16	0,04	0,05	0,10
16	>= 1.500,00	1,08	2,31	2,14	2,35	2,76	0,83	1,20	0,42	0,06	0,11	0,23

\* Dados do período de janeiro a setembro 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				0,34051

**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	0,73901	0,74189	0,73570	0,66524	0,65091	0,69382	0,86394	0,93377	0,91760	1,01684	1,05817	1,09052	0,83408
2003	0,96211	0,84003	0,77094	0,88091	0,95882	0,95245	0,93715	0,94757	0,96459	0,96255	0,92712	0,90866	0,91703
2004	0,92003	0,92896	0,90028	0,82314	0,77384	0,83012	0,83837	0,77467	0,86051	0,92714	0,93100	0,89928	0,86401
2005	0,96025	0,91654	0,84964	0,82649	0,77722	0,80155	0,82814	0,80451	0,77409	0,85432	0,92434	0,95892	0,85452
2006	0,95220	0,94638	0,71224	0,78973	0,66557	0,69357	0,85518	0,93168	0,79971	0,84840	0,51377	0,66047	0,78014
2007	0,49009	0,49817	0,48318	0,43798	0,47086	0,58598	0,63143	0,73776	0,58245	0,64758	0,64712	0,64696	0,56432
2008	0,61376	0,69973	0,78552	0,84258	0,96633	0,78128	0,97869	0,81716	0,72127	0,73547	0,69312	0,64606	0,76971
2009	0,61478	0,57370	0,57260	0,59538	0,58049	0,49301	0,57183	0,55858	0,48803	0,54454	0,57134	0,51137	0,55733
2010	0,47164	0,42094	0,48512	0,44917	0,47512	0,43038	0,38511	0,36250	0,38469	0,37768	0,40304	0,39681	0,40423
2011	0,34112	0,38759	0,33012	0,34858	0,37039	0,36775	0,29414	0,33216	0,38664	0,39882	0,42058	0,39548	0,36255
2012	0,37459	0,39989	0,34367	0,33632	0,33018	0,32978	0,33568	0,32874	0,35382				0,34605

**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	30,2	13,2	4,8	32,4	47,3	37,3	8,5	1,5	5,1	(5,3)	(12,4)	(16,7)	9,9
2004	(4,4)	10,6	16,8	(6,6)	(19,3)	(12,8)	(10,5)	(18,2)	(10,8)	(3,7)	0,4	(1,0)	(5,8)
2005	4,4	(1,3)	(5,6)	0,4	0,4	(3,4)	(1,2)	3,9	(10,0)	(7,9)	(0,7)	6,6	(1,1)
2006	(0,8)	3,3	(16,2)	(4,4)	(14,4)	(13,5)	3,3	15,8	3,3	(0,7)	(44,4)	(31,1)	(8,7)
2007	(48,5)	(47,4)	(32,2)	(44,5)	(29,3)	(15,5)	(26,2)	(20,8)	(27,2)	(23,7)	26,0	(2,0)	(27,7)
2008	25,2	40,5	62,6	92,4	105,2	33,3	55,0	10,8	23,8	13,6	7,1	(0,1)	36,4
2009	0,2	(18,0)	(27,1)	(29,3)	(39,9)	(36,9)	(41,6)	(31,6)	(32,3)	(26,0)	(17,6)	(20,8)	(27,6)
2010	(23,3)	(26,6)	(15,3)	(24,6)	(18,2)	(12,7)	(32,7)	(35,1)	(21,2)	(30,6)	(29,5)	(22,4)	(27,5)
2011	(27,7)	(7,9)	(32,0)	(22,4)	(22,0)	(14,6)	(23,6)	(8,4)	0,5	5,6	4,3	(0,3)	(10,3)
2012	9,8	3,2	4,1	(3,5)	(10,9)	(10,3)	14,1	(1,0)	(8,5)				

# Parte V – Tabelas de dados



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

Ano	Jan-Mar	Abr-Jun	Jul-Set	Out-Dez
2002	0,73881	0,67024	0,90202	1,05366
2003	0,84339	0,93180	0,94957	0,93332
2004	0,91508	0,80561	0,82164	0,91961
2005	0,90486	0,80145	0,80121	0,90844
2006	0,85166	0,72134	0,86473	0,66745
2007	0,48976	0,49160	0,64834	0,64724
2008	0,69334	0,86701	0,83922	0,69282
2009	0,58783	0,55920	0,54431	0,53955
2010	0,46011	0,45266	0,37769	0,39210
2011	0,35102	0,36283	0,33505	0,40548
2012	0,36922	0,33191	0,33895	

**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	14,2	39,0	5,3	(11,4)
2004	8,5	(13,5)	(13,5)	(1,5)
2005	(1,1)	(0,5)	(2,5)	(1,2)
2006	(5,9)	(10,0)	7,9	(26,5)
2007	(42,5)	(31,8)	(25,0)	(3,0)
2008	41,6	76,4	29,4	7,0
2009	(15,2)	(35,5)	(35,1)	(22,1)
2010	(21,7)	(19,1)	(30,6)	(27,3)
2011	(23,7)	(19,8)	(11,3)	3,4
2012	5,2	(8,5)	1,2	

**Tabela 15 – Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real do período**

Ano	Jan-Set
2002	0,76927
2003	0,91110
2004	0,84490
2005	0,83651
2006	0,81611
2007	0,53711
2008	0,80152
2009	0,56281
2010	0,41135
2011	0,34883
2012	0,34605

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

Ano	Jan-Set
2002	ND
2003	18,44
2004	(7,27)
2005	(0,99)
2006	(2,44)
2007	(34,19)
2008	49,23
2009	(29,78)
2010	(26,91)
2011	(15,20)
2012	(0,80)

**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*
01	> 0,00 e < 0,10	0,00	0,07	0,87	0,10	3,37	2,35	0,15	1,17	3,65	8,90	9,39
02	>= 0,10 e < 0,20	0,18	0,29	1,01	1,62	3,07	7,16	4,17	15,51	25,90	28,17	30,15
03	>= 0,20 e < 0,30	3,57	3,43	3,58	9,15	14,39	19,96	14,30	18,23	21,56	21,16	22,18
04	>= 0,30 e < 0,40	8,62	6,35	4,38	8,30	12,63	17,89	11,65	12,67	14,17	13,05	12,63
05	>= 0,40 e < 0,50	10,49	9,49	8,75	10,05	11,79	13,96	8,93	9,45	9,27	8,43	7,63
06	>= 0,50 e < 0,60	11,12	8,32	10,02	9,98	7,69	8,13	10,74	9,51	6,25	5,36	5,08
07	>= 0,60 e < 0,70	10,41	10,13	12,79	8,31	6,50	7,72	8,91	6,47	4,24	3,58	3,26
08	>= 0,70 e < 0,80	11,40	10,96	10,24	6,58	5,97	4,72	6,19	5,00	3,27	2,61	2,21
09	>= 0,80 e < 0,90	8,63	7,78	9,43	6,25	4,88	2,87	4,88	3,62	2,46	1,91	1,61
10	>= 0,90 e < 1,00	6,25	5,44	7,66	7,06	4,12	3,16	4,66	3,22	2,45	1,45	1,05
11	>= 1,00 e < 1,10	4,57	7,37	7,31	4,67	3,04	3,07	3,68	2,53	1,66	1,15	0,81
12	>= 1,10 e < 1,20	6,19	4,87	3,96	3,73	3,12	1,43	3,50	2,29	1,77	0,83	0,71
13	>= 1,20 e < 1,30	4,23	1,73	3,88	2,50	1,59	0,89	3,71	1,98	0,97	0,75	0,52
14	>= 1,30 e < 1,40	2,72	9,59	6,53	4,00	1,48	0,89	1,72	2,66	0,80	0,59	0,50
15	>= 1,40 e < 1,50	5,00	6,03	2,63	7,87	4,89	0,57	2,75	1,75	0,43	0,44	0,41
16	>= 1,50	6,62	8,13	6,97	9,82	11,47	5,22	10,07	3,92	1,17	1,62	1,87

\* 2012: dados de janeiro a setembro

**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
01	> 0,00 e < 0,10	0,00	0,10	0,96	0,12	4,40	2,64	0,21	0,96	3,70	10,06	9,39
02	>= 0,10 e < 0,20	0,23	0,25	1,31	1,93	2,51	8,40	3,60	15,87	25,50	30,27	30,15
03	>= 0,20 e < 0,30	4,62	3,74	4,03	9,18	11,61	23,17	12,83	17,90	21,22	20,03	22,18
04	>= 0,30 e < 0,40	10,92	7,38	4,14	8,56	11,17	17,92	11,59	12,40	13,84	12,21	12,63
05	>= 0,40 e < 0,50	12,21	10,22	9,39	10,29	11,28	13,31	9,16	9,04	9,31	7,97	7,63
06	>= 0,50 e < 0,60	12,25	8,40	9,87	10,09	7,98	7,65	9,70	9,29	6,35	5,09	5,08
07	>= 0,60 e < 0,70	10,48	9,70	13,49	8,11	6,30	6,97	9,31	6,78	4,24	3,35	3,26
08	>= 0,70 e < 0,80	11,92	10,06	10,26	6,55	6,46	4,42	6,44	5,20	3,26	2,52	2,21
09	>= 0,80 e < 0,90	8,35	7,70	9,49	6,59	5,41	2,86	5,23	3,59	2,53	1,92	1,61
10	>= 0,90 e < 1,00	5,87	4,73	6,50	7,53	4,70	1,85	4,71	3,33	2,67	1,45	1,05
11	>= 1,00 e < 1,10	3,33	6,94	7,22	4,23	3,20	1,76	4,18	2,63	1,92	1,14	0,81
12	>= 1,10 e < 1,20	5,23	4,84	4,10	3,67	3,42	1,40	3,29	2,16	2,15	0,83	0,71
13	>= 1,20 e < 1,30	3,70	1,82	3,07	2,35	1,75	0,85	3,98	1,78	1,05	0,76	0,52
14	>= 1,30 e < 1,40	1,33	8,81	7,51	3,99	1,62	1,07	1,83	2,96	0,58	0,61	0,50
15	>= 1,40 e < 1,50	3,79	6,71	2,66	7,77	5,78	0,51	2,89	2,09	0,50	0,43	0,41
16	>= 1,50	5,76	8,59	5,98	9,04	12,43	5,23	11,05	4,02	1,17	1,35	1,87

\* Dados do período de janeiro a setembro 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				39.664.260

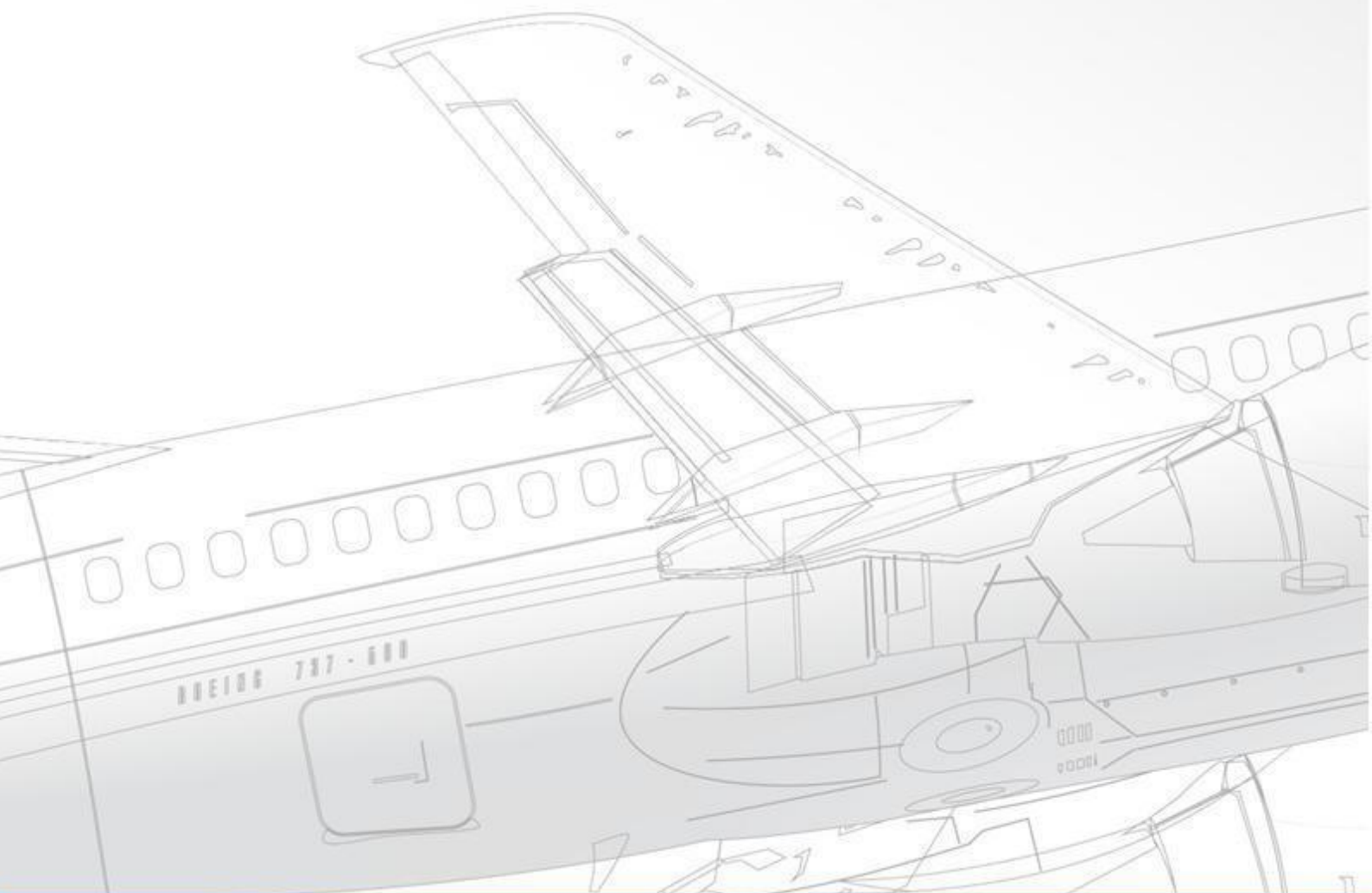
\* Quantidade de assentos comercializados ao público em geral, registrados na ANAC de acordo com a Resolução ANAC nº 140/2010.

**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				790

\* 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](http://www.anac.gov.br)

0800 725 4445