

**COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
CENTRO DE GERENCIAMENTO DA NAVEGAÇÃO AÉREA**



**ANÁLISE SEMANAL DE PÓS-OPERAÇÃO
DE 25.07.2016 A 31.07.2016**

1 – INTRODUÇÃO:

A IAC 1502-0699 é a norma adotada pela ANAC para mensurar o desempenho das empresas de transporte aéreo brasileiras, quando da operação de voos regulares. Tal Instrução de Aviação Civil data de 30.06.1999 e fora utilizada pelo extinto DAC como base para análise comparativa da qualidade dos serviços prestados pelas companhias aéreas brasileiras. Portanto, no que tange à operação das Aéreas em termo de regularidade, de pontualidade e de eficiência operacional, cabe ao órgão fiscalizador mensurá-la através do cálculo do índice global que exprimirá o quanto determinada companhia aérea é regular, pontual e eficiente. Vale ressaltar que, quando falamos em pontualidade para as companhias aéreas tanto no voo doméstico quanto no voo internacional, deve-se levar em consideração o horário da partida ou da parada de motores em comparação com o horário previsto em HOTRAN¹.

A portaria da ANAC nº 464/SRE de 13.03.2012 estabelece o modelo adotado para a divulgação mensal de atrasos e cancelamentos de voos de transporte aéreo público regular doméstico e internacional de passageiros no Brasil. São publicados dois percentuais de atrasos: um considerando as etapas que atrasam trinta minutos ou mais e outro considerando as etapas que atrasam sessenta minutos ou mais. Tais informações representam o comportamento histórico dos voos e não substituem parâmetros de pontualidade e regularidade definidos em regulamentos específicos².

Para o cômputo da média diária de atrasos no âmbito do CGNA o gerente utiliza dados de atrasos superiores a trinta minutos, oriundos do HSTVOOS divulgado pela INFRAERO e da GRU Airport, específico para o Aeroporto de Guarulhos. A média de atrasos é definida em termos percentuais para os principais aeroportos do país. Na prática, a média de atrasos acima de dez por cento em determinado aeroporto no país motiva uma análise pormenorizada quanto às causas determinantes e possíveis impactos provocados.

Esta análise pós-operacional semanal objetiva indicar o número de movimentos da aviação regular e os fatos relevantes que provocaram o incremento significativo da média de atrasos, para, além de apontar as causas determinantes, propor soluções e recomendações possíveis que permitam a efetiva tomada de decisões. Este relatório contemplou os doze aeroportos mais movimentados do país (dentro os dezesseis constantes no relatório diário do GNAC/GNAF) ao longo da semana de 25 de julho de 2016 a 31 de julho de 2016. Os cálculos para os índices são relativos a cinquenta e cinco aeroportos analisados pela Subseção de Estatística do CGNA. Para essa pesquisa não foram contemplados os aeroportos de SBCF, SBGL e SBKP, por ausência de informações sobre essas localidades.

¹ Item 4 IAC 1502-0699, de 30 de junho de 1999.

² Resolução ANAC nº 218, de 28 de fevereiro de 2012, Art. 2º, parágrafo único.

2 – ANÁLISE PÓS-OPERACIONAL DE 25.07.2016 A 31.07.2016

2.1 – ÍNDICES MÉDIOS DE ATRASOS E NÚMERO DE MOVIMENTOS NO CENÁRIO NACIONAL

O gráfico abaixo representa a variação das médias de atrasos referentes à aviação regular verificada ao longo dos sete dias do período supracitado. Como se verifica, as médias relativas aos índices de atrasos do período ficaram abaixo dos dez por cento, conforme ilustra a figura 1 abaixo.

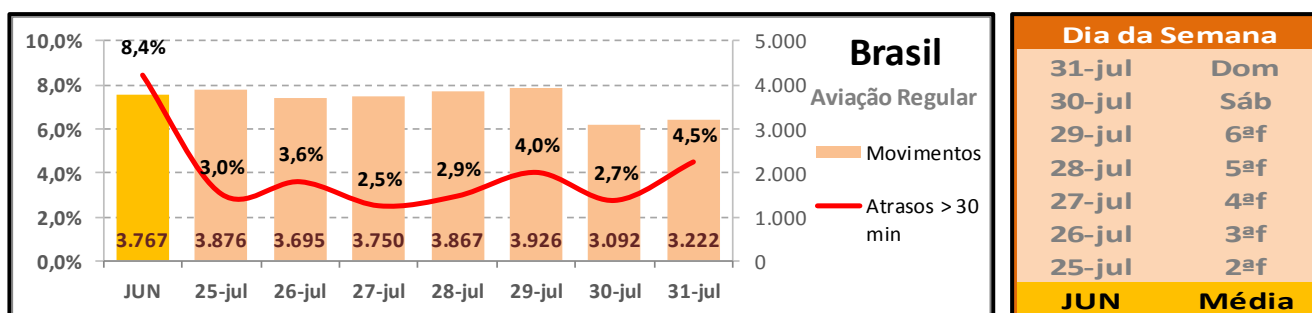


Figura 1 (fonte: HSTVOOS e GRU)

Em termos de número de movimentos, o aeroporto de Guarulhos figurou como o mais movimentado neste período, com um percentual de 19,72% do total de movimentos (figura 2).



Figura 2 (fonte: HSTVOOS e GRU)

Comparativamente com a semana anterior, percebe-se que não houve grandes alterações no que tange ao número de movimentos e ao índice médio de atrasos na semana, exceto no que se refere às

comparações do sábado dia 30 de julho de 2016 com o sábado dia 23 de julho de 2016, quando houve uma retração de 5,8% no índice médio de atrasos.

Na semana analisada (de 25 de julho de 2016 a 31 de julho de 2016) houve um total de 25.428 movimentos, com índice médio de atrasos de 3,33%. Isso equivale a 0,31% de movimentos a menos que a semana anterior (de 18 de julho de 2016 a 24 de julho de 2016) que computou um total de 25.507 movimentos, com índice médio de atrasos de 4,60%, conforme ilustram as figuras 3 e 4 abaixo.

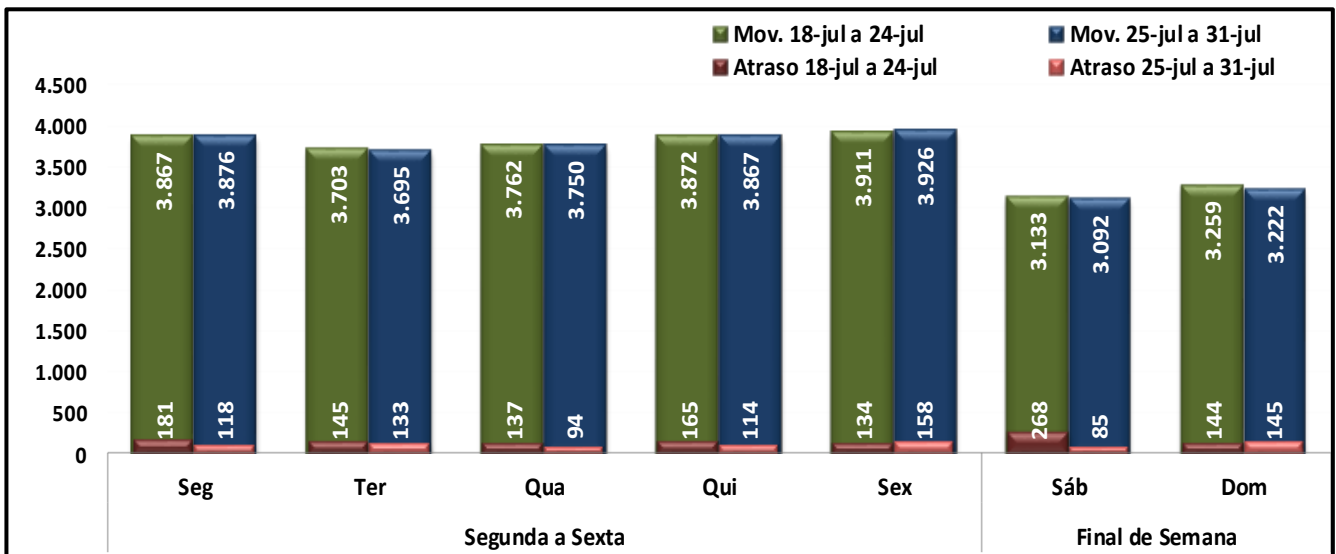


Figura 3 (fonte: HSTVOOS e GRU)

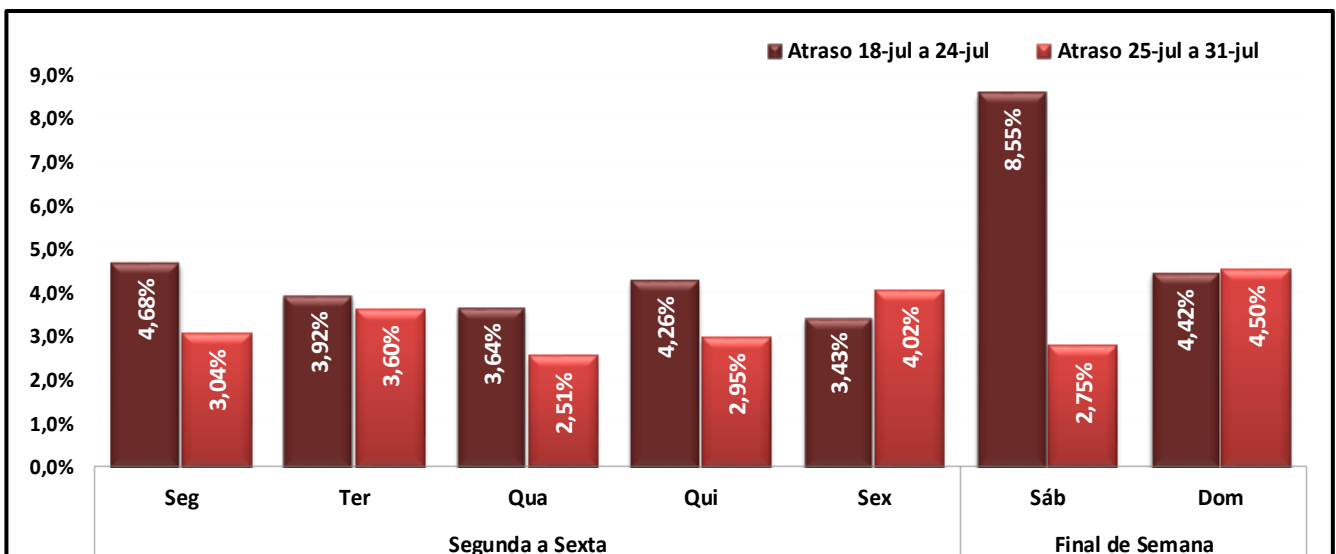


Figura 4 (fonte: HSTVOOS e GRU)

2.2 – LOCALIDADES ANALISADAS POR RANKING DE MOVIMENTAÇÃO

Abaixo estão os gráficos de todos aeroportos analisados neste relatório, levando-se em consideração o número total de movimentos, sendo que apenas as localidades que apresentaram índices de atrasos com percentuais acima de dez por cento e com, no mínimo, trinta minutos de atrasos foram objeto de comentários (figuras 5, 6, e 7).

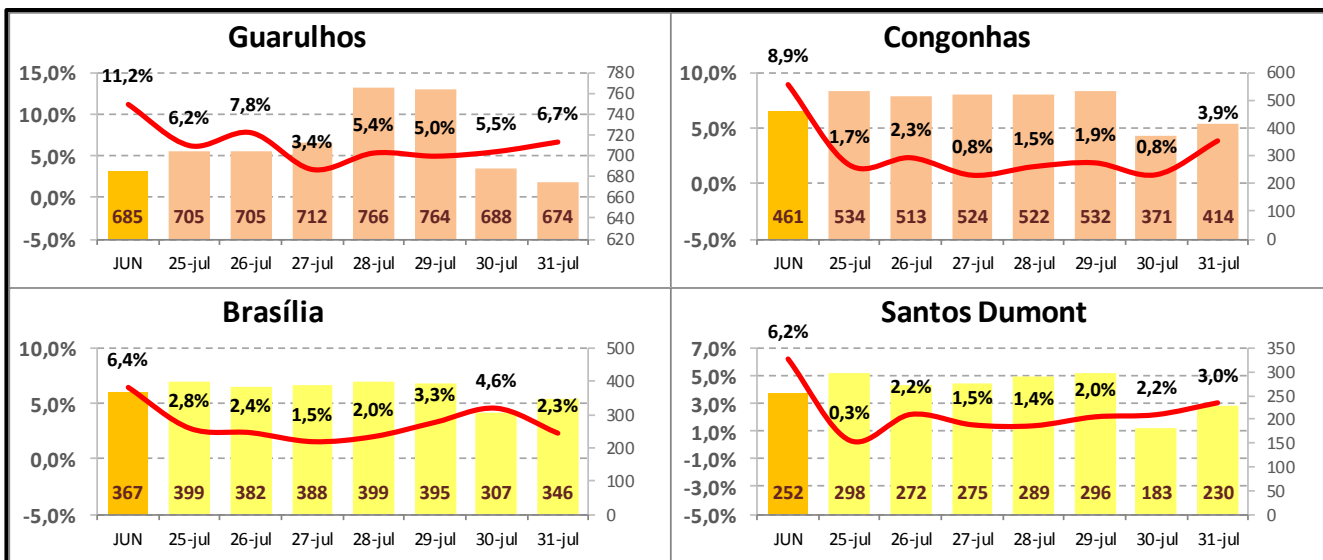


Figura 5 (fonte: HSTVOOS e GRU)

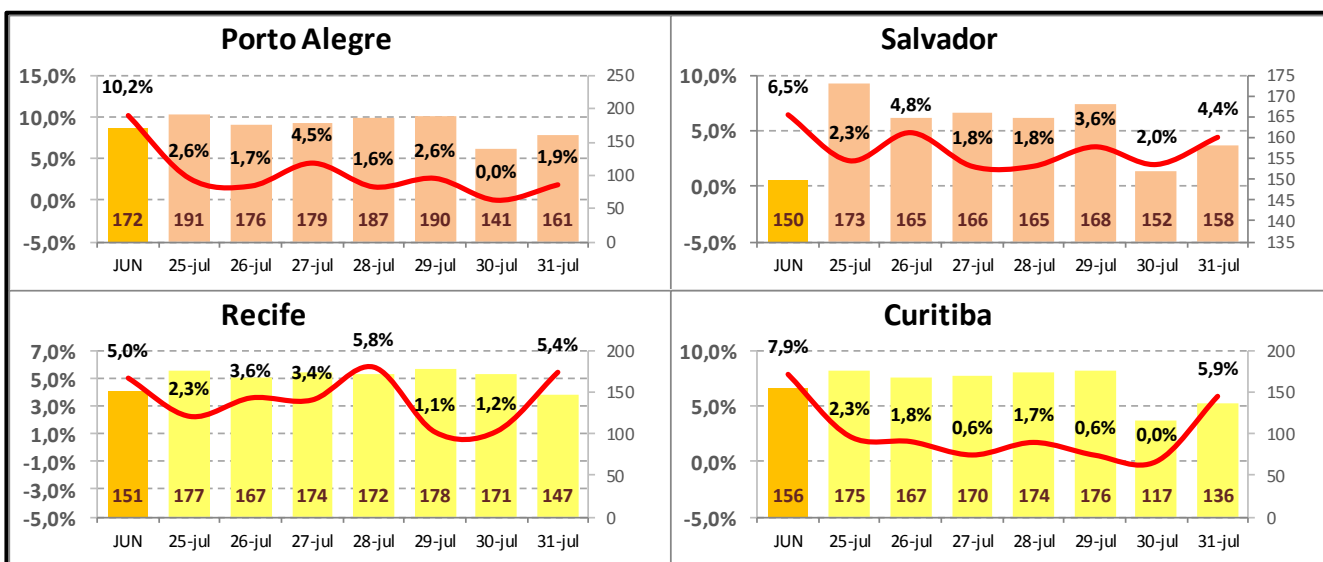


Figura 6 (fonte: HSTVOOS e GRU)

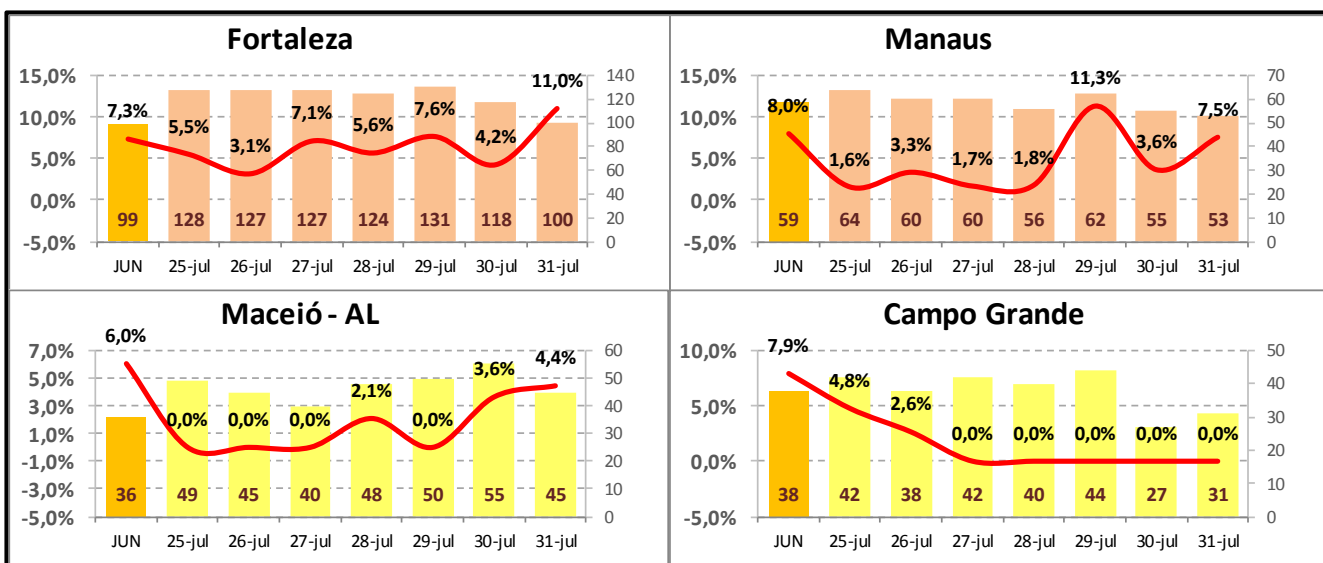


Figura 7 (fonte: HSTVOOS e GRU)

2.3 – LOCALIDADES COM ATRASOS SUPERIORES A DEZ POR CENTO

DIA 29

O aeroporto de SBEG não foi submetido a qualquer evento significativo que justificasse os elevados índices de atrasos registrados ao longo do dia, mas apresentou a média diária de atrasos de 11,3%.

Como exemplos, podem ser citados os horários das 10 h às 11 h UTC, quando foi verificado o índice de atrasos de cinquenta por cento com apenas dois movimentos previstos, e das 13 h às 14 h UTC, quando foi verificado o índice de atrasos de cem por cento com apenas um movimento previsto para o período.

A média diária de atrasos acima dos dez por cento é justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação dessa média (figura 8).

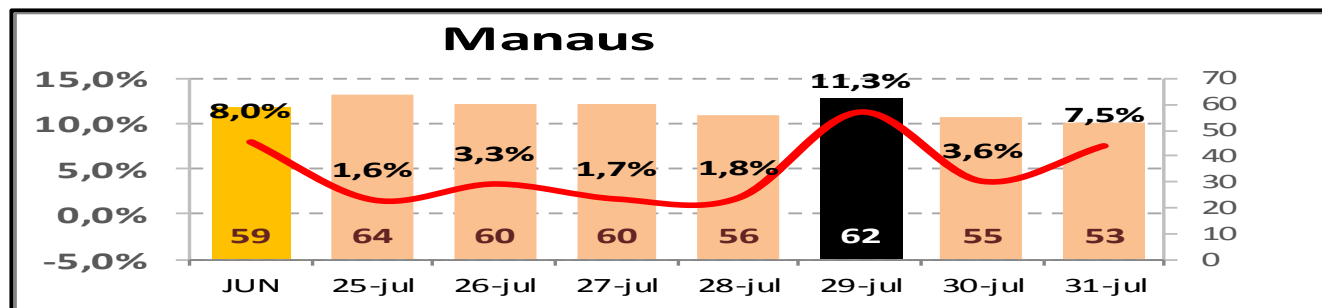


Figura 8 (fonte: HSTVOOS e GRU)

DIA 31

O aeroporto de SBFZ não foi submetido a qualquer evento significativo que justificasse os elevados índices de atrasos registrados ao longo do dia, mas apresentou a média diária de atrasos de onze por cento.

Como exemplos, podem ser citados os horários das 20 h às 21 h UTC, quando foi verificado o índice de atrasos de 33,3% com apenas seis movimentos previstos para o período, e da 0 h à 1 h UTC do dia 1º de agosto de 2016, quando foi verificado o índice de atrasos de cinquenta por cento com apenas quatro movimentos previstos.

A média diária de atrasos acima dos dez por cento é justificada pelo baixíssimo número de movimentos previstos para cada hora do dia, onde cada atraso contribui de maneira significativa e decisiva para a elevação dessa média (figura 9).

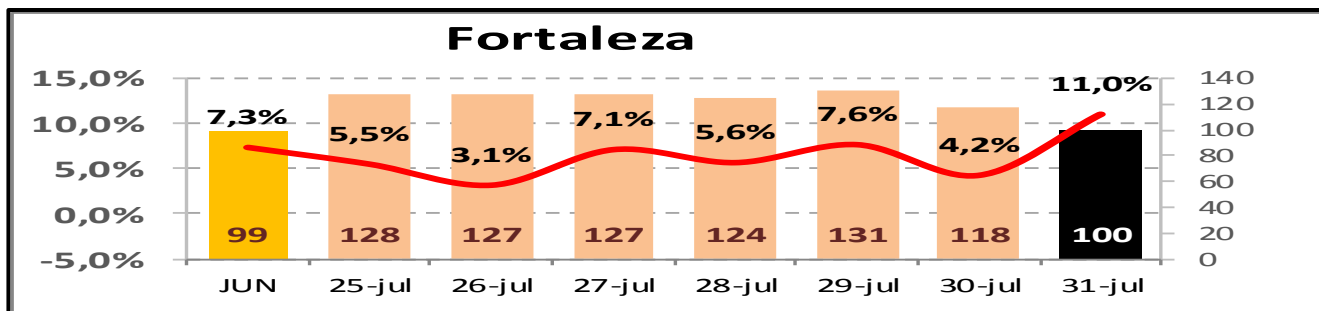


Figura 9 (fonte: HSTVOOS e GRU)

3 – DISPOSIÇÕES FINAIS

Na semana analisada, não houve a ocorrência de eventos significativos que provocassem a elevação dos índices de atrasos (tais como meteorologia, obras, interdições de espaços aéreos, dentre outros), razão pela qual não houve a extrapolação além dos dez por cento nos índices médios de atrasos. O que houve foi a ocorrência de índices específicos nos dias 29 de julho de 2016 (em SBEG) e 31 de julho de 2016 (em SBFZ), em função do baixíssimo número de movimentos nessas localidades, o que fez com que cada atraso fosse decisivo na elevação do índice final.

Portanto, todas as informações contidas nessa análise pós-operacional devem ser utilizadas para os próximos planejamentos, e servem como base para decisões futuras.