

Boletim do NEAC - Número 9

Movimento aeroportuário e tarifas médias no Aeroporto de Natal (2015 a 2020)¹

A pandemia da Covid-19 afetou a circulação de pessoas e provocou o fechamento de fronteiras e aeroportos em diversos países e, conseqüentemente, exerceu impacto direto sobre a demanda pelos serviços de transporte. Dentro desse contexto, o setor aéreo foi fortemente afetado pela crise causada pelo vírus.

Para avaliar o impacto da atual crise no Aeroporto Internacional de Natal - Governador Aluizio Alves (SBSG) ao longo do ano 2020, o NEAC pretende, em boletins futuros, monitorar o movimento aeroportuário e das tarifas médias, a partir dos dados disponibilizados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Potencialmente, esse acompanhamento poderá ser utilizado para entender os reflexos da pandemia no setor de turismo potiguar, uma vez que parte dos turistas utiliza o modal aéreo para se destinar ao estado. Essa análise se justifica porque o turismo é uma atividade com grande expressividade na economia do estado, sobretudo, nas cidades litorâneas.

Devido à indisponibilidade de dados para o mês de Março de 2020, o presente boletim fará uma caracterização do aeroporto SBSG entre janeiro de 2015 e fevereiro de 2020. Nesse período, circularam aproximadamente 12,5 milhões de passageiros em 93 mil voos, sendo 96% deles viagens nacionais. O tráfego aéreo foi mais intenso em 2015 e, provavelmente, devido à crise econômica brasileira iniciada logo em seguida, a circulação de pessoas e aeronaves foi menor a partir de então.

As figuras 1 e 2 ilustram o comportamento sazonal² de passageiros e voos no período analisado. Em todos os anos, o maior fluxo de viajantes coincide com os meses de férias escolares, com destaque para o mês de janeiro. No sentido oposto, os meses de maio, junho e setembro apresentaram a

¹Esse boletim contou com a colaboração do aluno do curso de Ciências Econômicas da UFRN, Augusto César de Freitas Gurgel, sob orientação da Profa. Júlia Rocha Araújo, do Departamento de Economia da UFRN e pesquisadora do NEAC.

²Em análises futuras, será discutida a presença de tendência e sazonalidade em uma série temporal.

menor movimentação aeroportuária. Esse comportamento pode evidenciar a relação direta entre o setor de turismo e o setor aéreo.

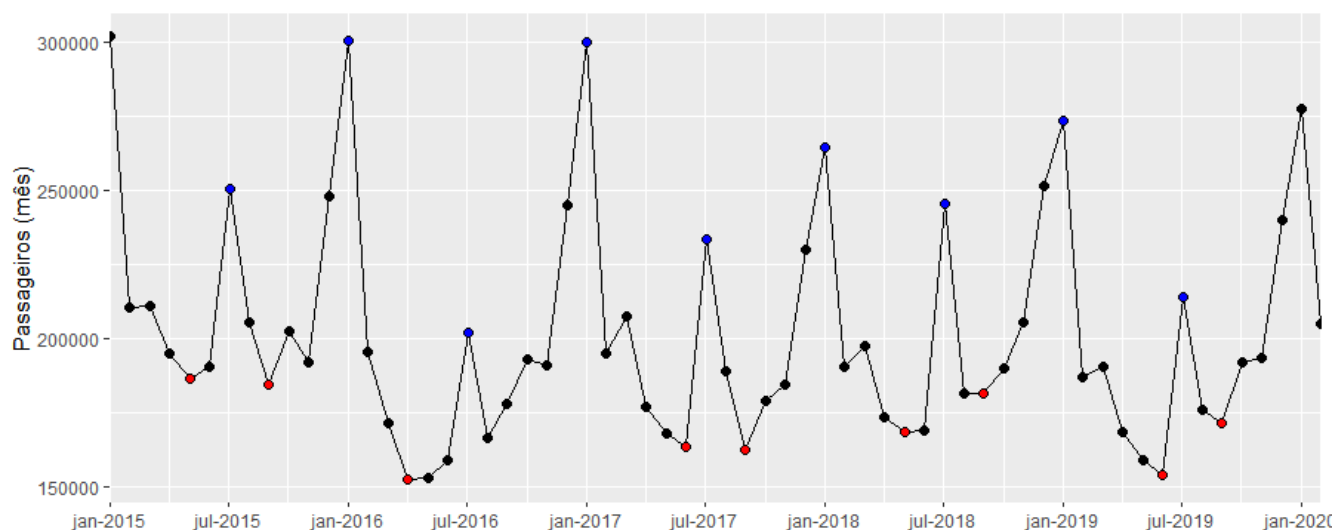


Figura 1: Evolução mensal do total de Passageiros no Aeroporto São Gonçalo do Amarante(2015 a 2020)

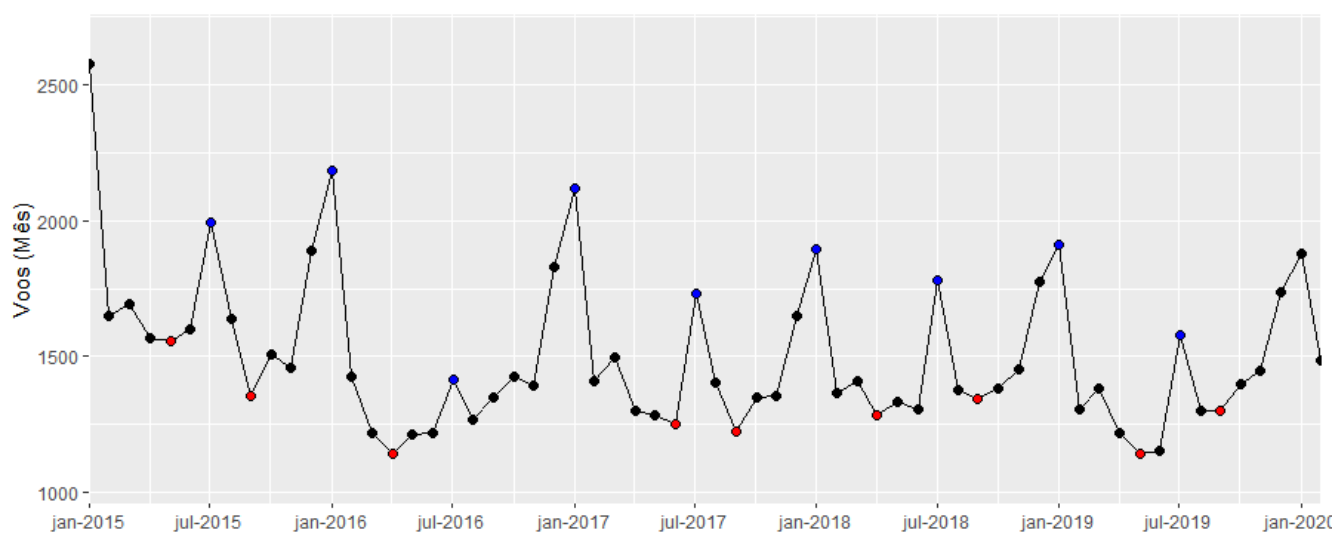


Figura 2: Evolução mensal do total de voos no Aeroporto São Gonçalo do Amarante(2015 a 2020)

O valor nominal médio mensal das tarifas variou entre R\$341,45 e R\$624,09 no período 2015-2020. Nesse caso também observa-se um padrão sazonal, sendo setembro e outubro os meses mais

caros para chegar ou sair de Natal, e os meses de março e abril, os mais baratos (Figura 3). Importante ressaltar que, ainda que se observe um movimento crescente no ano de 2019, não se pode afirmar que as tarifas desse ano ficaram mais caras que as dos anos anteriores, já que se trata de valores nominais.³

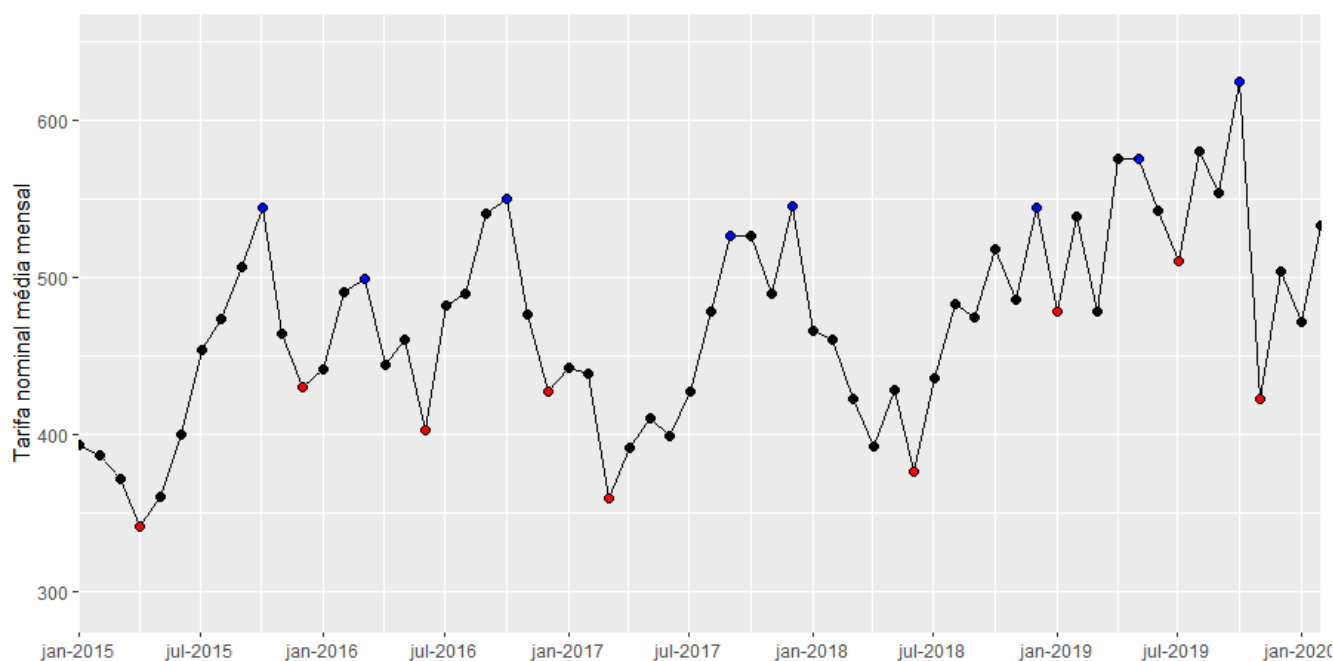


Figura 3: Evolução mensal das tarifas nominais do Aeroporto São Gonçalo do Amarante(2015 a 2020)

Com o auxílio da figura 4, é possível visualizar os aeroportos de origem ou destino final dos viajantes que circularam no aeroporto de Natal no período. Os aeroportos com maior fluxo de passageiros estão localizados na região Sudeste, em especial, Guarulhos-SP e Galeão-RJ. No Nordeste, o maior volume de assentos comercializados é com o aeroporto de Fortaleza. Interessante notar, ainda, que mesmo não havendo voos diretos entre Natal e cidades da região Norte, verifica-se fluxo de passageiros para essa região.

³O valor nominal não considera o efeito da inflação do período, diferentemente do valor real.

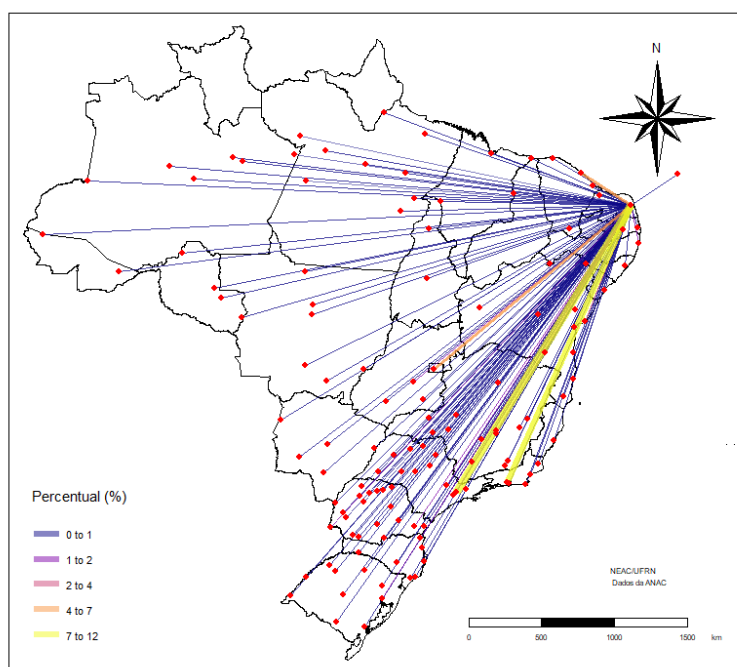


Figura 4: Fluxos dos assentos comercializados (2015 a 2020)

A seguir, é feita uma comparação entre os movimentos do aeroporto potiguar com os dos demais aeroportos localizados nas capitais nordestinas. Como o número de passageiros e voos domésticos respondem por quase totalidade do movimento do aeroporto de Natal, optou-se por restringir a amostra aos fluxos nacionais. A partir das figuras 5 e 6 é possível verificar que o comportamento sazonal também é característico dos demais aeroportos do Nordeste. Os meses de janeiro, julho e dezembro são os responsáveis pelo maior fluxo no setor aéreo nordestino.

Há claramente dois grupos de aeroportos: o primeiro é formado por Recife, Salvador e Fortaleza e esse se destaca por concentrar o maior número de passageiros e voos domésticos; o segundo grupo, composto pelos aeroportos de Natal, João Pessoa, Maceió, São Luiz, Aracaju e Teresina, se caracteriza por apresentar movimentos aeroportuários mais modestos.

É importante destacar que a distância geográfica entre Natal e Recife (cidade que abriga o aeroporto de maior movimento no Nordeste) não é muito longa (290 km) e o acesso é facilitado pela BR-101, que é duplicada. Diante disso, seria factível supor que muitos dos visitantes podem optar por realizar uma combinação entre transporte aéreo e terrestre ao se destinarem para o RN, ou seja, eles (atraídos pelas tarifas menores, como se verá a seguir) podem utilizar o modal aéreo para Recife e, então, utilizar um transporte rodoviário para o RN.

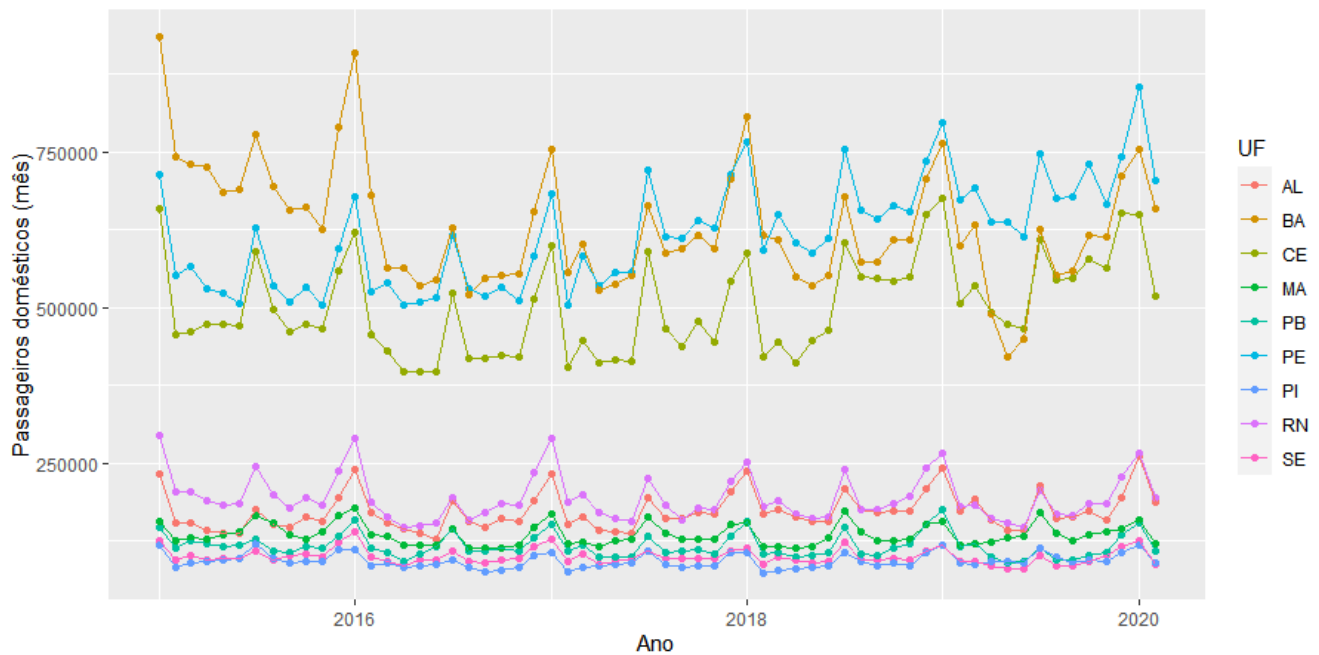


Figura 5: Evolução mensal do total de passageiros domésticos nas capitais do Nordeste (2015 a 2020)

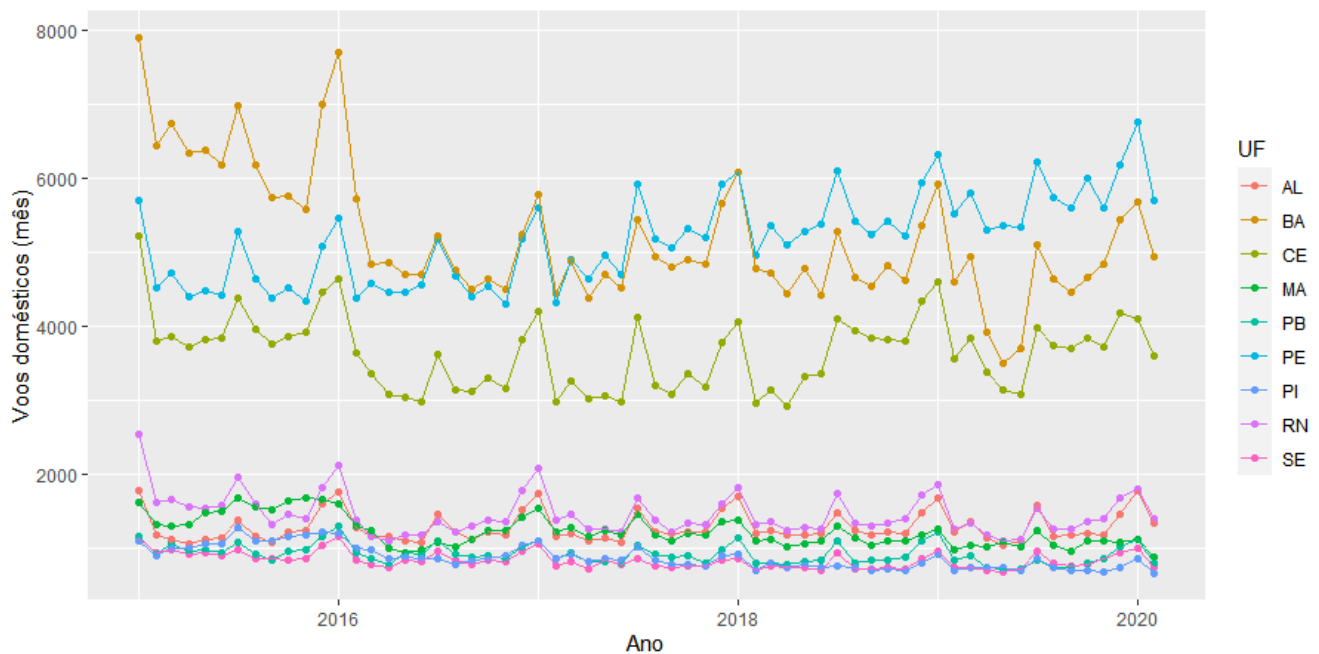


Figura 6: Evolução mensal do total de voos domésticos nas capitais do Nordeste (2015 a 2020)

Com o objetivo de comparar o tráfego aéreo do aeroporto potiguar com o aeroporto mais próximo, o de João Pessoa (182 km de Natal), as figuras 7 e 8 mostram que o padrão de evolução do número de passageiros e de voos nesses aeroportos é semelhante. Pode-se observar ainda que esses números estão em patamares superiores para o aeroporto de Natal. Vale ressaltar que a proximidade de João Pessoa com a capital pernambucana (aproximadamente 120 km) também pode explicar o quantitativo menor de passageiros e voos.

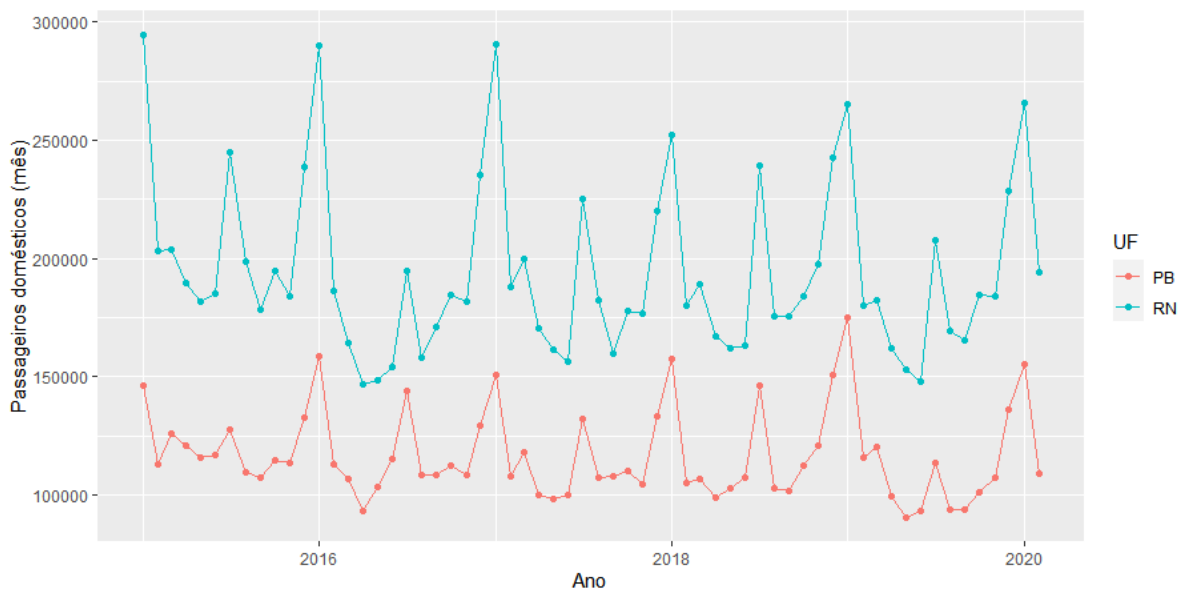


Figura 7: Evolução mensal do total de passageiros domésticos nos aeroportos de São Gonçalo do Amarante e João Pessoa (2015 a 2020)

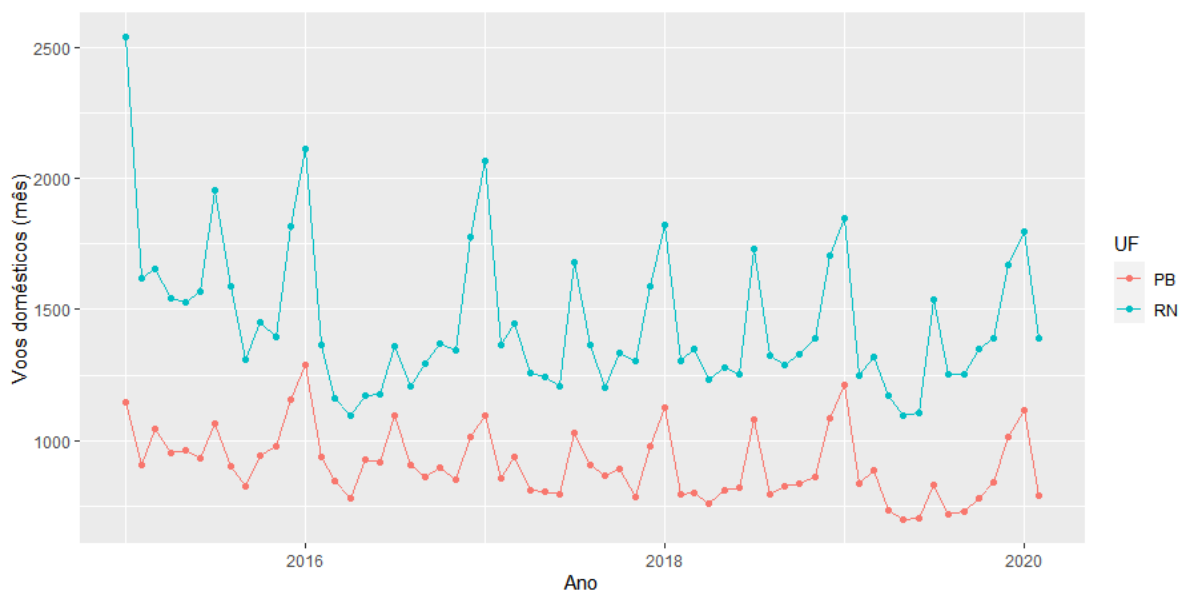


Figura 8: Evolução mensal do total de voos domésticos nos aeroportos de São Gonçalo do Amarante e João Pessoa (2015 a 2020)

Por fim, a figura 9 apresenta a evolução da tarifa nominal média mensal para os aeroportos localizados próximos ao do RN e estados vizinhos: CE, PB e PE. Observa-se que até meados de 2018, PE apresentou as tarifas médias mais baratas, sendo ultrapassado pelo CE no último ano. As tarifas mais elevadas, por sua vez, estão nos aeroportos do RN e PB e apresentam bastante similaridade, o que pode sugerir a pouca competição por passageiros e voos entre estes.

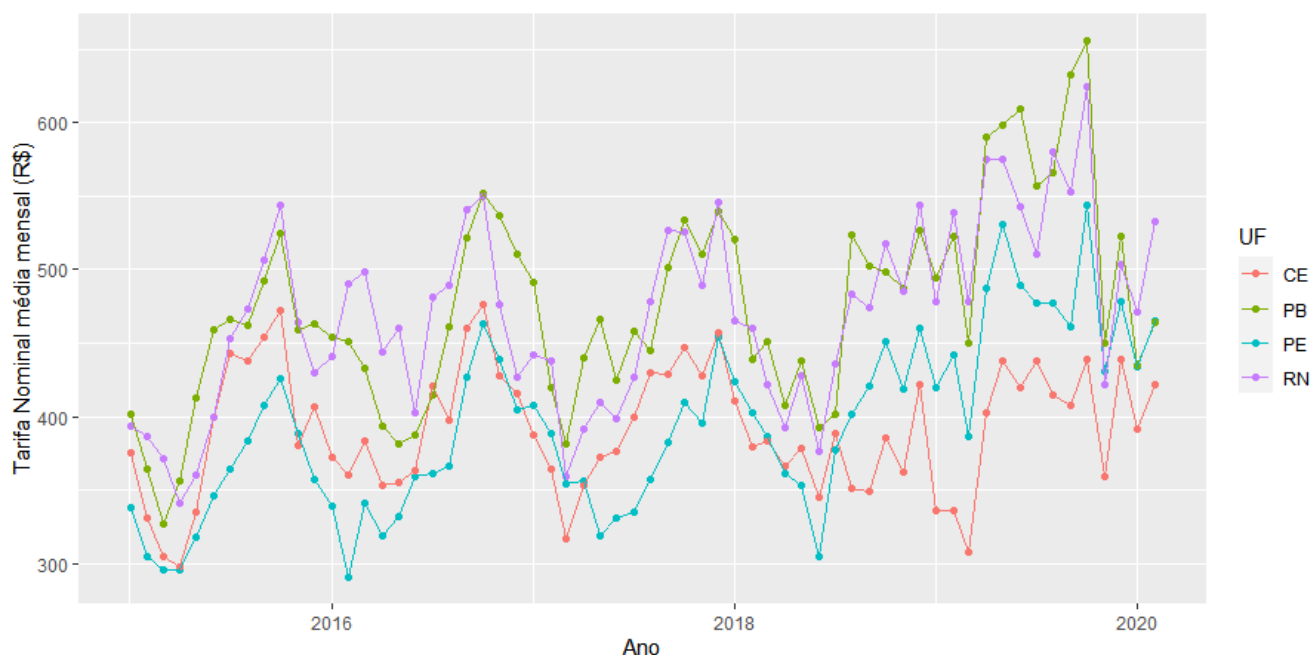


Figura 9: Evolução da tarifa nominal média mensal (R\$) para os estados do CE, PB, PE e RN (2014 a 2020)

Esse boletim mostrou um panorama geral do movimento aeroportuário e tarifas do Aeroporto de Natal entre os anos de 2015 e 2020. Esta análise se configura em um primeiro passo no sentido de contribuir para pensar em ações estratégicas no enfrentamento da crise devida ao Covid-19, dado que os setores aéreo e turístico estão sendo fortemente afetados.

Siga-nos nas redes sociais:



@neac.depec.ufrn



neac.depec.ufrn@gmail.com



Página no Facebook:

<https://www.facebook.com/neac.ufrn/>



Home page do NEAC:

<https://gruposdepesquisa.ccsa.ufrn.br/NEAC/>