



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Implantación de la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM)

**Medidas empleadas por DECEA para optimizar la ATFM
durante la Copa del Mundo de fútbol FIFA Brasil 2014**

(Presentada por Brasil)

RESUMEN	
Esta nota de estudio tiene por finalidad presentar una visión general de las medidas que han sido empleadas por DECEA para optimizar la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo en el período de la Copa del Mundo de Fútbol FIFA Brasil 2014 y divulgar los principales aspectos observados durante la realización del evento.	
REFERENCIAS:	
<ul style="list-style-type: none">Informe de la Reunión SAM/IG/13 (Lima, Peru, 20-25 de abril de 2014)	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i> <i>B – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

1 Antecedentes

1.1 Con la clausura de la Copa del Mundo de Fútbol FIFA Brasil 2014, Brasil ha logrado concluir con gran éxito uno de los eventos más importantes establecidos en el Plan de Acción de DECEA. A pesar de la elevada demanda que ha sido registrada en el periodo del Mundial, el empleo de medidas de gestión de afluencia de tránsito aéreo (ATFM) tácticas y estratégicas adecuadas ha mantenido la eficiencia de los servicios (ATS) durante el evento.

1.2 Con la proximidad de los Juegos Olímpicos y Paraolímpicos Rio 2016, Brasil tendrá la responsabilidad de crear las condiciones ideales para que el espacio aéreo esté preparado para el aumento esperado de la demanda.

1.3 Ante este nuevo reto, DECEA ha comparado el Plan de Acción para la Copa del Mundo FIFA 2014, con los resultados que han sido obtenidos en el Mundial, con miras a utilizarlo como “lecciones aprendidas”. Esta estrategia ha tenido el objeto de evaluar las acciones empleadas y optimizar las medidas ATFM para el próximo gran evento a ser desarrollado en Brasil.

2 **Análisis**

2.1 Las acciones planeadas e implementadas por DECEA en el período de la Copa del Mundo de Fútbol FIFA Brasil 2014, han sido de gran importancia para que Brasil haya asegurado la capacidad de acoger eventos internacionales de esta naturaleza, de modo que el espacio aéreo y la estructura de los aeropuertos hayan podido atender exitosamente el aumento de las operaciones aéreas pese al escenario de gran complejidad y al aumento del flujo de tránsito aéreo durante este período.

2.2 El COMITÉ DE COORDINACIÓN DE GRANDES EVENTOS ha sido creado para planear y monitorear el desarrollo del Plan de Acción de DECEA. Este Comité hizo seguimiento a las acciones estratégicas y tácticas aplicadas durante el Mundial para obtener los mejores resultados de ATFM.

2.3 El compromiso de DECEA y por efecto, el éxito en el planeamiento del evento, ha sido corroborado mediante el análisis de las estadísticas obtenidas durante el período del Mundial y, además, por el reconocimiento puesto de manifiesto por los medios de comunicación nacionales e internacionales que brindaron la cobertura de toda la Copa en Brasil.

2.4 Con el fin de dejar un legado para los países de la Región SAM ante los futuros eventos internacionales y, además, presentar un balance general con respecto a la Copa del Mundo de Fútbol FIFA Brasil 2014, el **Apéndice** a esta nota de estudio muestra los principales temas observados antes, durante y después del evento, como sigue: *Módulos del Plano; los retos para el ATFM en el período del evento; las medidas que optimizaron el ATFM; los puntos que precisam ser corregidos y los cifras obtenidas con la realización de la Copa del Mundo de Futbol FIFA Brasil 2014.*

3. **Acciones sugeridas:**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar conocimiento de las acciones empleadas por DECEA durante el periodo del Mundial FIFA Brasil 2014 y los resultados obtenidos por medio del planeamiento del DECEA como forma de asegurar a eficiencia del ATFM;
- b) tomar en cuenta los resultados obtenidos a través del planeamiento del DECEA, como factores contribuyentes para desarrollar y direccionar el ATFM durante grandes eventos involucrando países de la Región SAM.

APÉNDICE

PLAN DE ACCIÓN PARA LA COPA DEL MUNDO DE FUTBOL FIFA BRASIL 2014 DESARROLLADO POR DECEA

Planejamento Anterior a Realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA de 2014



Seguindo as orientações previstas no Planejamento para Grandes Eventos, o DECEA concluiu todos os Módulos previstos no Plano de Ação para a Copa do Mundo de Futebol FIFA 2014 o que contribuiu diretamente nos resultados positivos ao final do evento.

Premissas estabelecidas pela Autoridade Brasileira que foram consideradas no ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

PRIORIDADE PARA ALOCAÇÃO DE SLOT

Priorização da alocação de SLOT e ordem de prioridade para sequenciamento nas operações de pousos e decolagens:

- Delegações das Seleções de Futebol;
- Chefes de Estado e de Governo;
- Comercial regular existente;
- Comercial regular novo;
- Comercial não regular, incluindo charter público e excluindo taxi aéreo;
- VIP do COL, Autoridades Governamentais Brasileiras e transporte finalístico para o evento; e
- Aviação geral, táxi aéreo e fretamento.

Premissas estabelecidas pela Autoridade Brasileira que foram consideradas no ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

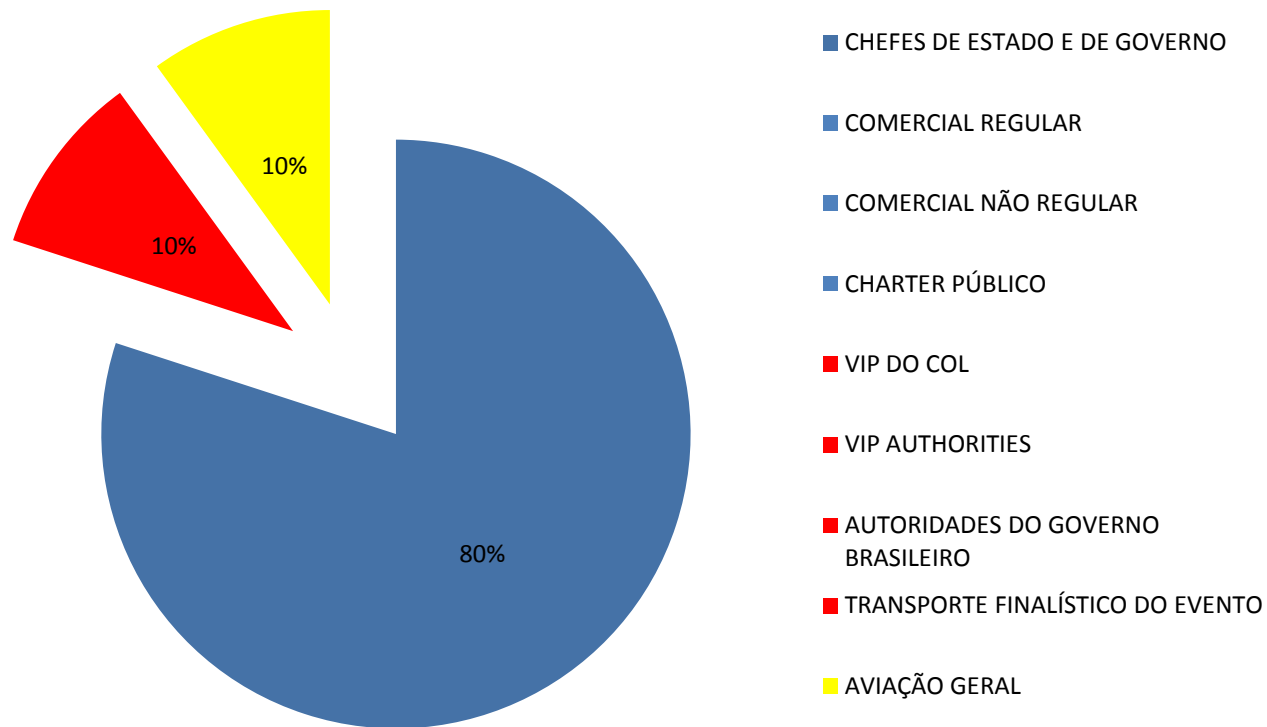
CRITÉRIO PARA A ALOCAÇÃO DE SLOT

A distribuição de SLOT seguiu o seguinte critério:

- Chefes de Estado e Governo;
- Comercial regular, comercial não regular e charter públicos (prioridade nas horas picos) – limite de **80%** dos slots diários.;
- VIP do COL / VIP Autoridades Governamentais Brasileiras e transporte finalísticos para o evento – limite de **10%** dos slots diários; e
- Aviação geral, táxi aéreo e fretamento – limite de **10%** dos slots diários.

Premissas estabelecidas pela autoridade Brasileira que foram consideradas no ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

ALOCAÇÃO DE SLOT



Desafios para ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014



*GERENCIAR O RECEPTIVO DAS
DELAGAÇÕES EM VOO E NO
SOLO*

*GERENCIAR O RECEPTIVO DOS
CHEFES DE ESTADO EM VOO E
NO SOLO*



Desafios para o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

COORDENAÇÃO DAS CHEGADAS DOS CHEFES DE ESTADO E DAS DELEGAÇÕES

- 1ª Austrália : 28.05.14 (Curitiba - Vitória)
- 31ª Portugal : 11.06.14 (Campinas)
- 07 diferentes aeroportos de entrada
- GRU, VCP, GIG, CNF, SSA, CWB e POA

Nota: Nenhuma aeronave envolvida no evento conduzindo Chefe de Estado alternou ou atrasou devido ao Controle do Espaço Aéreo

Desafios para o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

COORDENAÇÃO DO MOVIMENTO INTERNO DOS ENVOLVIDOS NO EVENTO

Abertura

11 Chefes + Sec. Gen. ONU – 47 Movimentos

Período da Copa

Seleções: 326 (250 domésticos e 56 internacionais)

Dopping: 174

Logística HBS: 48

Árbitros: 114

FIFA Pres.: 31

FIFA Sec. Gen.: 35



Desafios para o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

COORDENAÇÃO DO MOVIMENTO INTERNO DOS ENVOLVIDOS NO EVENTO



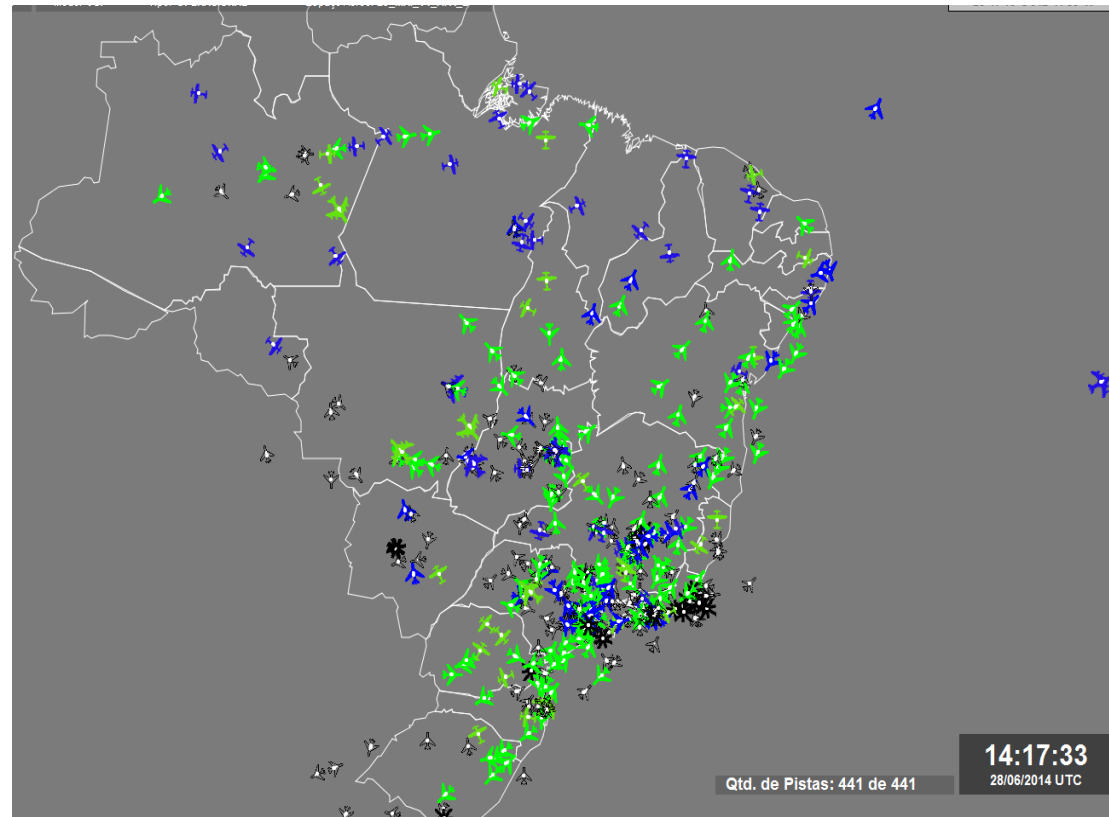
Presidente da Federação
Argentina



Presidente da FIFA

Desafios para o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

GERENCIAR EVENTOS EM 12 CIDADES SEDES EM 5 FIR COM CARACTERÍSTICAS DIFERENTES



Desafios para o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

GERENCIAR EVENTOS EM 12 CIDADES SEDES
EM 5 FIR COM CARACTERÍSTICAS DIFERENTES



Desafios para o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

MONITORAR A CAPACIDADE ATC, AEROPORTUÁRIA DE UM GRANDE EVENTO EM UM PERÍODO DE FÉRIAS NO PAÍS



Os resultados impressionam. As companhias aéreas AVIANCA, AZUL, GOL e TAM transportaram 8,8 milhões de passageiros durante a Copa do Mundo; **77,2 mil voos foram operados no país; 80% de taxa média de ocupação das aeronaves; 92% de pontualidade.**

Além disso, os 15 aeroportos das cidades-sede da competição responderam por cerca de 90% da operação aérea. Nos **21** aeroportos que atenderam demandas da Copa, o movimento de passageiros, entre 10 de junho e 15 de julho, foi de **17,8 milhões de pessoas**, segundo dados da SAC (Secretaria de Aviação Civil).

Desafios para o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

GERENCIAR A DEMANDA DA AVIAÇÃO GERAL

Apesar de todo o planejamento voltado para a alocação de SLOT e demais ações para gerenciar o fluxo da Aviação Geral, a demanda desse seguimento se comportou de forma flutuante devido aos seguintes aspectos:

- *Aumento da oferta de hangares privados durante o evento;*
- *Aumento da demanda por voos da América do SUL em função dos resultados obtidos pelas Seleções.*

SOUTH AMERICA

COUNTRY	ACFT ALLOCATED	SLOT ALLOCATED
Argentina	121	357
Bolívia	14	15
Chile	23	33
Colômbia	26	67
Equador	8	12
Guiana	5	5
Guiana Francesa	2	2
Paraguai	28	43
Peru	9	10
Suriname	7	10
Uruguai	31	42
Venezuela	66	100
TOTAL	340	696

Desafios para o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

GERENCIAR A DEMANDA DA AVIAÇÃO GERAL



Desafios para o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

GERENCIAR A DEMANDA DA AVIAÇÃO GERAL



Desafios para o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

GERENCIAR A DEMANDA DA AVIAÇÃO GERAL

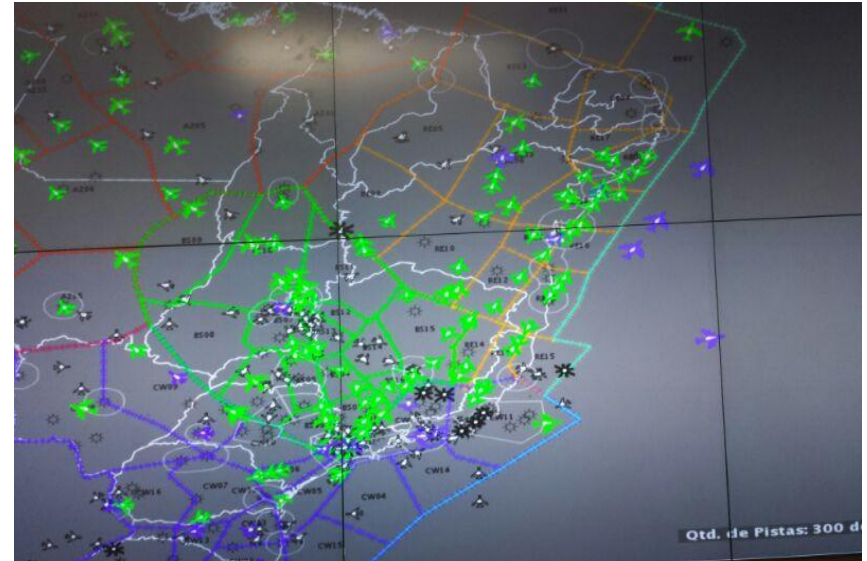


Desafios para o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

GERENCIAR A DEMANDA DA AVIAÇÃO GERAL

IMPACTO DA AVIAÇÃO GERAL NOS SETORES DE FIR

O elevado fluxo da Aviação Geral impactou diretamente os Setores de FIR, principalmente as FIR-BS e FIR-CW.



Nos jogos das quartas de final, foi observado que parte dos voos da Aviação Geral utilizou aeródromos no entorno das cidades sedes prejudicando a estratégia da alocação de SLOT e comprometendo por vezes o fluxo na FIR-BS. Ex. Caso SDVN

Medidas que otimizaram o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

- Aeroportos coordenados com **SLOT para pouso**
- Operação da Sala Master de Comando e Controle
- Treinamento e Capacitação do Efetivo do CGNA
- Utilização do SIGMA como ferramenta de apoio a decisão
- Emprego de medidas táticas coordenadas coordenadas pelo CGNA por meio de vídeo conferências com todos os envolvidos com o controle e defesa do espaço aéreo antes , durante e após cada jogo

Medidas que otimizaram o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

COORDENAÇÃO DE AEROPORTOS SOMENTE PARA POUSO AIC 05/14

Com a exceção dos Aeroportos de Congonhas (SBSP) e Carlos Prates (SBPR), todos os demais Aeroportos Coordenados foram classificados como NÍVEL B, o que exigia SLOT somente para pouso.

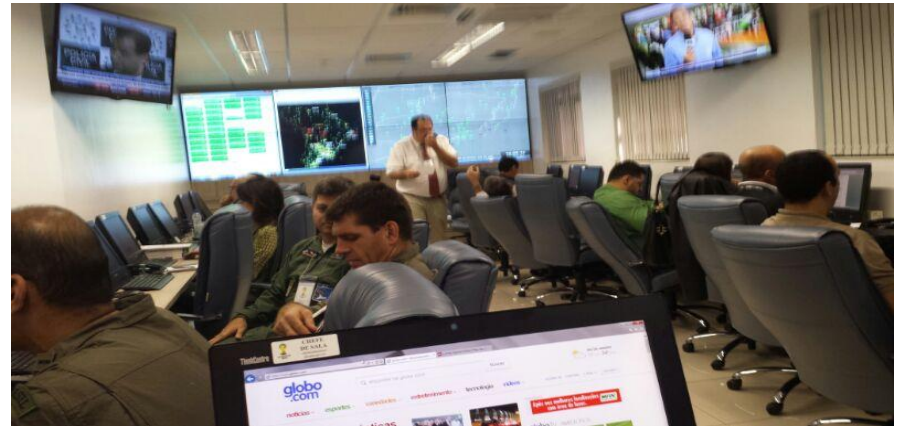
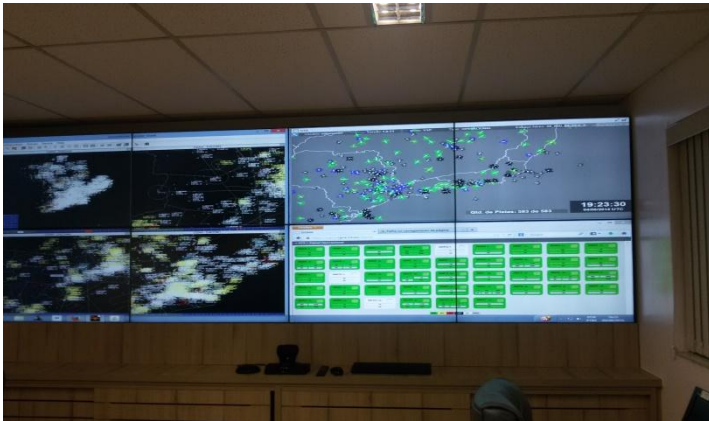
Deste modo, foi possível otimizar o fluxo de saída de aeronaves sem comprometer a capacidade de pátio dos principais aeroportos do país. Essa definição, associada ao tempo máximo de permanência no solo específico para cada aeródromo, permitiu mitigar as restrições de alguns pátios.



Medidas que otimizaram o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

OPERAÇÃO DA SALA MASTER DE COMANDO E CONTROLE

A atuação da Sala Master de Comando e Controle que funcionou nas instalações do CGNA demonstrou mais uma vez sua pronta resposta diante de um cenário complexo e dinâmico que exigia tomadas de decisões rápidas entre vários seguimentos do evento.



Deste modo, a integração entre a CAG, a Defesa Aérea Espacial, as Instituições ligadas ao evento e com os Organizadores da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014 consolidou de vez o sucesso dessa estratégia na coordenação de eventos desta natureza.

Medidas que otimizaram o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

OPERAÇÃO DA SALA MASTER DE COMANDO E CONTROLE



42 DIAS
24 Horas

Medidas que otimizaram o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

CAPACITAÇÃO DO EFETIVO



Medidas que otimizaram o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

VÍDEO CONFERÊNCIAS PRÉ-JOGO PARA EMPREGO DE MEDIDAS TÁTICAS ESPECÍFICAS PARA AS SEDES ENVOLVIDAS

Durante todo o período da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil 2014, o CGNA coordenou uma série de Vídeo Conferências entre as FMC, ATC e com os demais órgãos envolvidos no evento visando manter o fluxo adequado entre as sedes dos jogos.



Nos jogos considerados críticos, o CGNA implementou Medidas ATFM específicas, junto aos órgãos operacionais, o que facilitou o fluxo de informações com os órgãos diretamente impactados.

Medidas que otimizaram o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

FORMAÇÃO DAS EQUIPES DE OPERAÇÕES TÁTICAS

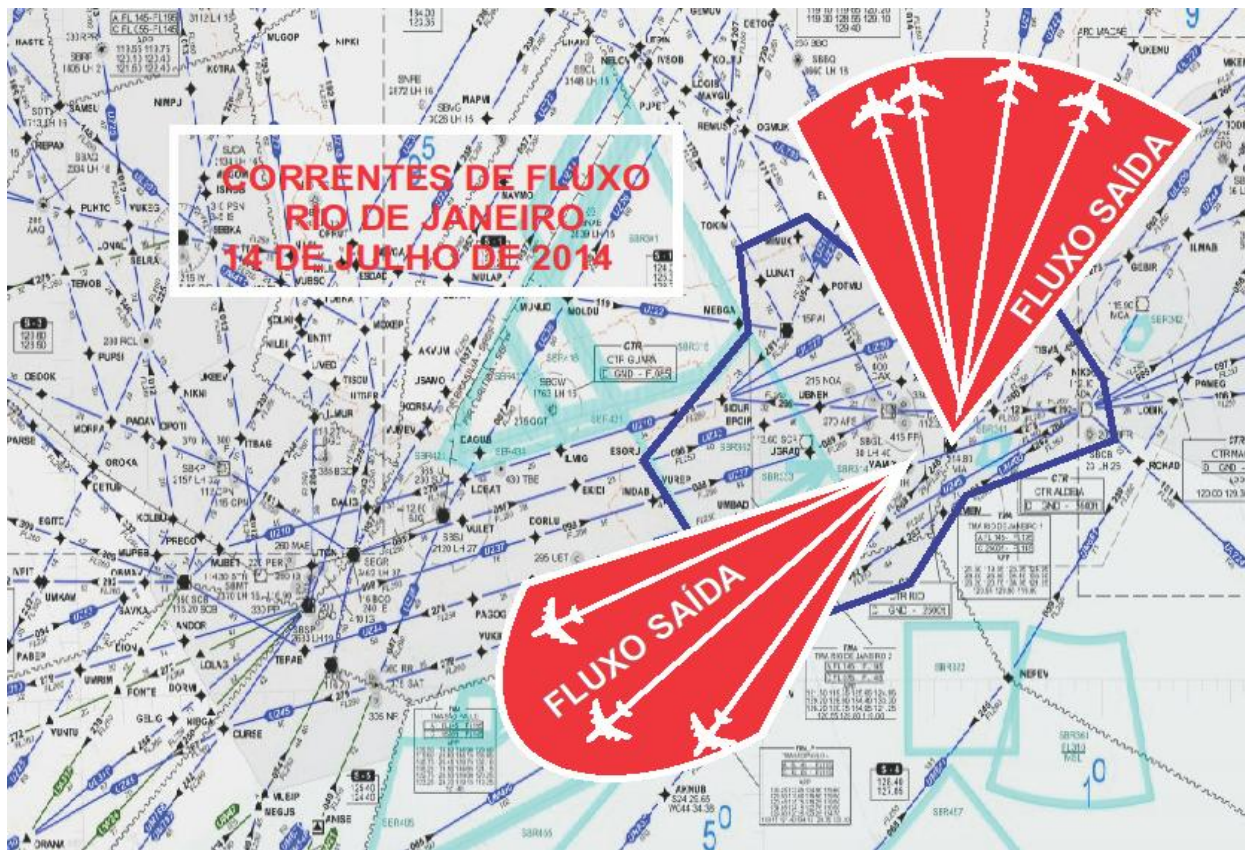
Com a realização da partida entre BRASIL X CAMARÕES, houve a necessidade de ajustar o planejamento para os demais jogos considerados críticos em relação à demanda projetada.

Deste modo, o DECEA formou 02 Equipes Operacionais, sob a coordenação do CGNA, formadas por especialistas em fluxo de Tráfego Aéreo (ATFM) e em Serviços de Informações Aeronáuticas (AIS) que foram deslocadas de acordo com o cruzamento de resultados envolvendo seleções com forte impacto nas operações aéreas.

Essas equipes eram responsáveis em viabilizar as MEDIDAS TÁTICAS definidas pelo CGNA durante as quartas de final, semifinais e final.

Medidas que otimizaram o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA BRASIL de 2014

CRIAÇÃO DE COORREDORES DE SAÍDA APÓS O ENCERRAMENTO



Logo após o encerramento da Final entre Argentina e Alemanha, houve a necessidade de ativação de Corredores de saída de modo que atendessem a grande demanda de voos para a Europa e para a Argentina, bem como para os demais países do hemisfério sul..

Medidas que otimizaram o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

MAPEAMENTO DOS JOGOS CRÍTICOS

DATA	SELEÇÕES	SEDE
25/06/14	ARGENTINA X NIGÉRIA	PORTO ALEGRE
28/06/14	BRASIL X CHILE	BELO HORIZONTE
04/07/14	BRASIL X COLÔMBIA	FORTALEZA
08/07/14	BRASIL X ALEMANHA	BELO HORIZONTE
13/07/14	ARGENTINA X ALEMANHA	RIO DE JANEIRO

Uma vez definidos os jogos críticos com a combinação dos resultados, foi possível empregar Medidas ATFM específicas, mitigando possíveis impactos negativos para o usuário nos períodos de fluxo intenso.

NOTA: Combinação de resultados observados a partir das quartas de final.

Medidas que otimizaram o ATFM durante a realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014

DEFINIÇÃO DOS VALORES PICOS DAS CAPACIDADES DE PISTA PARA OS JOGOS CONSIDERADOS CRÍTICOS

AEROPORTO	DATA DO JOGO	CAPACIDADE DECLARADA 80% WORKLOAD	CAPACIDADE DE PICO PROJETADA	MOVIMENTO OBSERVADO NO PICO
SBPA	25/06/14	29 MOV/HOR	36 MOV/HOR	33 MOV/HOR
SBCF	28/06/14	29 MOV/HOR	36 MOV/HOR	37 MOV/HOR
SBBH		25 MOV/HOR	32 MOV/HOR	34 MOV/HOR
SBFZ	04/07/14	27 MOV/HOR	33 MOV /HOR	33 MOV/HOR
SBCF	08/07/14	29 MOV/HOR	36 MOV/HOR	38 MOV/HOR
SBBH		25 MOV/HOR	32 MOV/HOR	34 MOV /HOR
SBGL	13/07/14	40 MOV/HOR	50 MOV /HOR	52MOV/HOR
SBRJ		29 MOV /HOR	36 MOV /HOR	34 MOV/HOR
SBJR		-		

Pontos que precisam ser corrigidos para otimizar o ATFM durante Grandes Eventos

Mesmo diante do sucesso reconhecido pelas autoridades do setor da aviação e da imprensa, o DECEA verificou que alguns aspectos não chegaram a comprometer, mas impactaram o Plano de Ação para a Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil de 2014 aumentando, por vezes, a carga de trabalho dos ATCO em determinados jogos.

O volume das operações aéreas durante a realização de um evento desta natureza, requer a utilização de sistemas eficientes que tenham condições de receber e tratar, num curto espaço de tempo, o elevado número de informações relacionados ao ATC.

Deste modo, visando não só corrigir falhas sistêmicas, como também preparar o SISCEAB para o próximo grande evento, há a necessidade de corrigirmos e melhorarmos alguns pontos que foram observados no período de realização do Mundial.

Pontos que precisam ser corrigidos para otimizar o ATFM durante um Grande Evento

INDEFINIÇÃO DA MALHA AÉREA PARA O PLANEJAMENTO.

- A malha aérea deve ser definida e disponibilizada em tempo adequado
- As informações sobre a malha devem seguir um fluxo de informação seguro
- Os Dados da Malha devem ser confiáveis

NOTA: Desde o início do evento até a final da Copa foram apresentadas x versões de Malha, o que impactou diretamente no planejamento do ATFM principalmente no nível estratégico.

Pontos que precisam ser corrigidos para otimizar o ATFM durante um Grande Evento

TRATAMENTO DE PLANO DE VOO

- Deve ser aumentada a capacidade de tratamento para grandes eventos
- Sistema de tratamento deve oferecer funcionalidades específicas para a possibilidade de antecipação dos planos de voos

NOTA: Nos jogos considerados críticos, o volume de informações processadas nas Salas PLN sobrecarregou o sistema de tratamento de plano de voo. Nos jogos da semifinal e final, houve a perda de aproximadamente 30% dos planos de voo o que elevou a carga de trabalho e, ainda, gerou pequenos atrasos no fluxo de saída.

FINAL DE JOGO





GERMANY

FULL-TIME

1-0

ARGENTINA



Germany win after extra time  



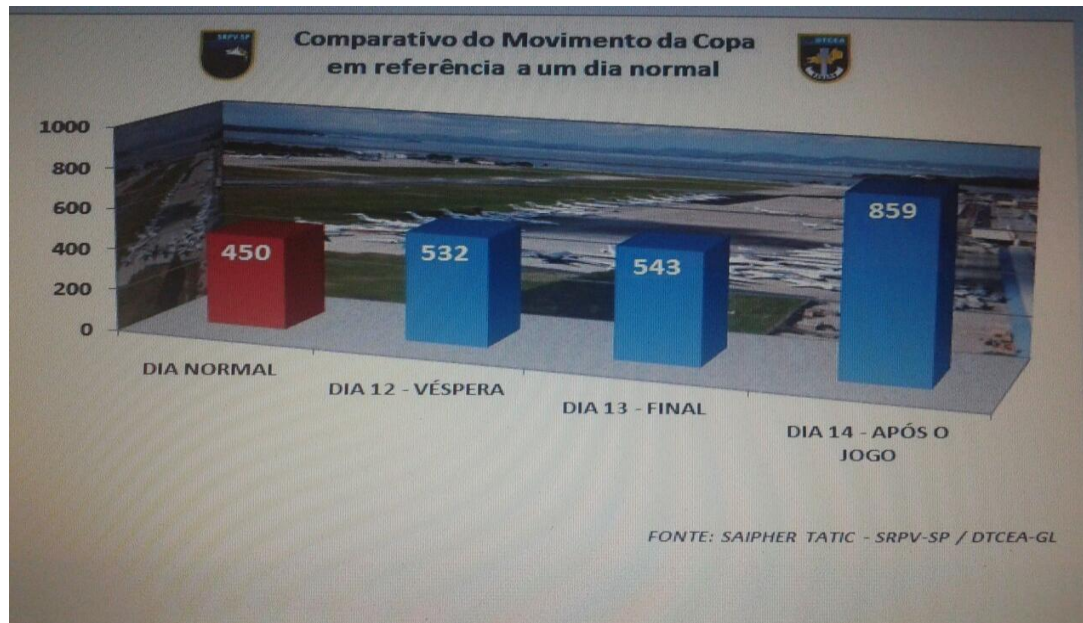
BRAZIL 2014

Germans reign as Brazil thrills the world

Monday 14 July 2014

FINAL DE JOGO

A BATALHA DO RIO DE JANEIRO



Os holofotes deixam de lado o Estádio do Maracanã e passam a dar lugar ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro. Centenas de aeronaves estacionadas nas pistas de táxi e pátios com previsão de saída para as próximas horas do dia 14 de julho de 2014.

FINAL DE JOGO

AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO - SBGL



RECORD DE MOVIMENTOS EM 14 DE JULHO DE 2014
52 MOV/HORA

A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL FIFA 2014 EM NÚMEROS

FLUXO NOS AEROPORTOS


Uma média diária de 485 mil passageiros passou pelos 21 aeroportos nas 12 cidades-sede, que registraram 7,46% de atrasos de voos – índice bem menor que o padrão internacional, de 15%, e menor inclusive que o padrão europeu, que é de 7,6%. A média de passageiros registrada foi superior à do Carnaval de 2014, de 365 mil passageiros por dia, e maior que o período do último Natal, que mobilizou 404 mil passageiros por dia.

A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL FIFA 2014 EM NÚMEROS

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS EM 2014 NOS 21 AEROPORTOS QUE ATENDERAM A DEMANDA DE VOOS NA COPA DO MUNDO DE 2014

10 DE JUNHO A 13 DE JULHO DE 2014	16.74 MILHÕESPASSAGEIROS
20 DE DEZEMBRO DE 2013 - FIM DE ANO	420 MIL PASSAGEIROS
28 DE FEVEREIRO DE 2014 - CARNAVAL	467 MIL PASSAGEIROS
1 DE JULHO DE 2014 - WORLD CUP	533 MIL PASSAGEIROS
3 DE JULHO 2014 - WORLD CUP	548 MIL PASSAGEIROS

FONTE: Operadoras Aeroportuárias

 Movimento recorde do ano de 10 de Junho a 13 de Julho de 2014. Foi registrado um aumento de 11.3% quando comparado ao mesmo período do ano passado.

A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL FIFA 2014 EM NÚMEROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS - SBGR	
10 DE JUNHO A 13 DE JULHO DE 2014	3,81 MILHÕES DE PASSAGEIROS
09 DE JULHO DE 2014	1040 MOVIMENTOS
VOO REGULAR	765 MOVIMENTOS
VOO CHARTER	83 MOVIMENTOS
AVIAÇÃO EXECUTIVA	192 MOVIMENTOS
FONTE: Operadores Aeroportuários	

Movimento maior do que os três mais importantes utilizados na
Copa da África do Sul de 2010: Joanesburg, Cape Town and
Durban (2.6 milhões)

A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL FIFA 2014 EM NÚMEROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA - SBBR	
10 DE JUNHO A 13 DE JULHO DE 2014	1,66 MILHOES DE PASSAGEIROS
24 DE JUNHO DE 2014 RECORDE DA COPA DO MUNDO	625 MOVIMENTOS
VOO REGULAR	406 MOVIMENTOS
VOO CHARTER	59 MOVIMENTOS
AVIAÇÃO GERAL E EXECUTIVA	160 MOVIMENTOS
FONTE: Operadores Aeroportuários	

A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL FIFA 2014 EM NÚMEROS

AEROPORTO DE CONGONHAS- SBSP	
10 DE JUNHO A 13 DE JULHO DE 2014	1,31 MILHÕES DE PASSAGEIROS
27 DE JUNHO DE 2014 RECORDE DA COPA DO MUNDO	563 MOVIMENTOS
VOO REGULAR	383 MOVIMENTOS
VOO CHARTER	14 MOVIMENTOS
AVIAÇÃO GERAL E EXECUTIVA	166 MOVIMENTOS
FONTE: Operadores Aeroportuários	

A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL FIFA 2014 EM NÚMEROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFIS- SBCF	
10 DE JUNHO A 13 DE JULHO DE 2014	1,11 MILHÕES DE PASSAGEIROS
8 DE JULHO 2014 RECORDE DA COPA DO MUNDO	506 MOVIMENTOS
VOO REGULAR	284 MOVIMENTOS
VOO CHARTER	87 MOVIMENTOS
AVIAÇÃO GERAL E EXECUTIVA	135 MOVIMENTOS
FONTE: Operadores Aeroportuários	

O maior movimento em SBCF foi registrado em 2012 com 393 movimentos.

A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL FIFA 2014 EM NÚMEROS

AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO- SBGL	
10 DE JUNHO A 13 DE JULHO DE 2014	1,80 MILHOES DE PASSAGEIROS
14 DE JULHO DE 2014 RECORDE DA COPA DO MUNDO	859 MOVIMENTOS
VOO REGULAR	412 MOVIMENTOS
VOO CHARTER	157 MOVIMENTOS
AVIAÇÃO GERAL E EXECUTIVA	290 MOVIMENTOS
FONTE: Operadores Aeroportuários	

Nas primeiras horas do dia 14 de julho de 2014, o Aeroporto Internacional do Galeão registrou 52 Mov/Hor (Capacidade declarada de 40 Mov/Hor).

A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL FIFA 2014 EM NÚMEROS

PONTUALIDADE	
ÍNDICE MÉDIO DE ATRASOS DURANTE A COPA DO MUNDO DE 2014	7,03%
PADRÃO INTERNACIONAL	15,00%
PADRÃO EUROPEU	7,60%
FONTE: SAC (SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL)	

Entre 01 de junho de 2014 a 01 de julho de 2014, cerca de 490 mil estrangeiros desembarcaram nos voos internacionais no Brasil, segundo dados do Ministério do Turismo.

A MAIOR DAS LIÇÕES APRENDIDAS DURANTE A
REALIZAÇÃO DA COPA DO MUNDO DE FUTEBOL FIFA
BRASIL 2014

“PARA O ATFM O JOGO NÃO ACABA COM O APITO DO JUIZ”
Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea - Brasil

14/07/2014 17h13 - Atualizado em 14/07/2014 21h22

'Parabéns, Brasil', diz escocês que pegou 29 voos sem atraso na Copa

Jornalista escreve para diário dos Emirados Árabes Unidos.

Ele pegou 29 voos em 28 dias e visitou 10 das 12 cidades-sede na Copa.

Ana Carolina Moreno
Do G1, em São Paulo

 [Tweeter](#) 760

 [Recomendar](#) 13 mil



O escocês Gary Meenaghan, de 30 anos, foi um de centenas de jornalistas estrangeiros que viajaram por todo o Brasil a trabalho durante a Copa do Mundo. Repórter esportivo do jornal "The National" dos Emirados Árabes Unidos, Meenaghan assistiu de dentro do estádio a 17 jogos do mundial de futebol em dez das 12 cidades que sediaram o evento. Para chegar a todos esses lugares, ele pegou 29 voos em 28 dias, e comemorou o fato de nenhum deles ter atrasado.

"Parabéns, Brasil", escreveu no Twitter na noite de sexta-feira (11), antes de embarcar no 29º voo, com destino ao Rio de Janeiro, para assistir à final entre Alemanha e Argentina no Maracanã.

"A experiencial superou minhas próprias