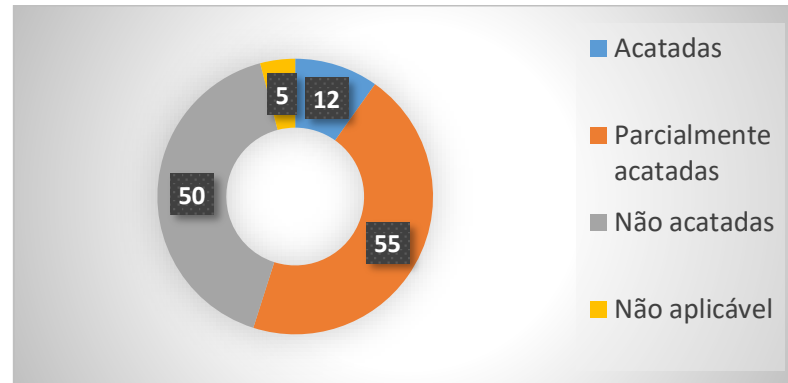




## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária.

A Consulta Pública foi realizada no período de 11 de outubro a 31 de dezembro de 2021, durante o qual foram recebidas **122 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições não acatadas, acatadas parcialmente e acatadas integralmente:



Processo nº 00058.047435/2020-12

**Abril/2022**

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19095</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Claudio Lemes Louzada <b>Categoria:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO À RESOLUÇÃO <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alocação de novos slots em Congonhas só poderá ser preenchidos por aeronaves que cumpram o Anexo 14 da ICAO sobre redução de ruído.	
<b>Justificativa:</b> O aeroporto de Congonhas, totalmente urbano tem que se tornar o Aeroporto Verde, o bom vizinho. As novas tecnologias em motores, fuselagens e superfícies acumulam fatores de redução de ruído contínua nas aeronaves mais modernas, e assim proporcionam o convívio normal entre aeroportos e populações do entorno, bem como, redução de gases nocivos. Aeronaves como o Airbus A220, Airbus A320-NEO, Boeing B737-MAX, Embraer E2 devem concorrer aos novos slots disponíveis. Acredito que todos esses modelos atendem com folga as normas de redução de ruído do anexo 14. Os TURBOÉLICES monomotores e bimotores de linha aérea estarão isentos da sugestão acima apresentada. Motivo, criar novas oportunidades para regionais entrantes e apoio direto as cidades pequenas e médias. A partir de 1º janeiro de 2031, Todas as aeronaves hoje em operação no aeroporto de Congonhas devem atender o Anexo 14 e limites estabelecidos sobre emissão de gases e ruídos. Aeronaves como o Boeing B727 de carga ainda em uso em poucas empresas nacionais, só poderão operar até 31 de dezembro de 2023. Não será permitida a importação de nenhuma aeronave B727 de carga ou passageiros a partir de 1º de janeiro de 2022, ou aeronaves similares que estão classificadas no anexo 2 da ICAO. O sobrevoo do território nacional por aeronaves estrangeira, classificada no anexo 2 da ICAO estará proibida a partir de 2025. Cabe a agência reguladora decidir se a operação dessas aeronaves nos nossos aeroportos também estará proibida a partir de 31 de dezembro de 2023. Saudações e bons voos,	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em termos de emissão de CO2 e ruído, foi incluído no normativo o critério “melhor desempenho ambiental” para fins de desempate na alocação inicial. No entanto, no momento não há como fazer vinculações expressas ao Anexo 14 da ICAO.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 35	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19096</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Claudio Lemes Louzada <b>Categoria:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO À RESOLUÇÃO <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alocação de novos slots em Congonhas só poderá ser preenchidos por aeronaves que cumpram o Anexo 14 da ICAO sobre redução de ruído.	
<b>Justificativa:</b> O aeroporto de Congonhas, totalmente urbano tem que se tornar o Aeroporto Verde, o bom vizinho. As novas tecnologias em motores, fuselagens e superfícies acumulam fatores de redução de ruído contínua nas aeronaves mais modernas, e assim proporcionam o convívio normal entre aeroportos e populações do entorno, bem como, redução de gases nocivos. Aeronaves como o Airbus A220, Airbus A320-NEO, Boeing B737-MAX, Embraer E2 devem concorrer aos novos slots disponíveis. Acredito que todos esses modelos atendem com folga as normas de redução de ruído do anexo 14. Os TURBOÉLICES monomotores e bimotores de linha aérea estarão isentos da sugestão acima apresentada. Motivo, criar novas oportunidades para regionais entrantes e apoio direto as cidades pequenas e médias. A partir de 1º janeiro de 2031, Todas as aeronaves hoje em operação no aeroporto de Congonhas devem atender o Anexo 14 e limites estabelecidos sobre emissão de gases e ruídos. Aeronaves como o Boeing B727 de carga ainda em uso em poucas empresas nacionais, só poderão operar até 31 de dezembro de 2023. Não será permitida a importação de nenhuma aeronave B727 de carga ou passageiros a partir de 1º de janeiro de 2022, ou aeronaves similares que estão classificadas no anexo 2 da ICAO. O sobrevoio do território nacional por aeronaves estrangeira, classificada no anexo 2 da ICAO estará proibida a partir de 2025. Cabe a agência reguladora decidir se a operação dessas aeronaves nos nossos aeroportos também estará proibida a partir de 31 de dezembro de 2023. Saudações e bons voos,	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi disposto, na nova minuta, como critério de desempate na alocação inicial, “melhor desempenho ambiental”, em termos de emissão de Co2 e ruído. No entanto, no momento não há como fazer vinculações expressas ao Anexo 14 da ICAO.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 35	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19097</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Claudio Lemes Louzada  <b>Categoria:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO À RESOLUÇÃO  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Alocação de novos slots em Congonhas só poderá ser preenchidos por aeronaves que cumpram o Anexo 14 da ICAO sobre redução de ruído.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  O aeroporto de Congonhas, totalmente urbano tem que se tornar o Aeroporto Verde, o bom vizinho. As novas tecnologias em motores, fuselagens e superfícies acumulam fatores de redução de ruído contínua nas aeronaves mais modernas, e assim proporcionam o convívio normal entre aeroportos e populações do entorno, bem como, redução de gases nocivos.  Aeronaves como o Airbus A220, Airbus A320-NEO, Boeing B737-MAX, Embraer E2 devem concorrer aos novos slots disponíveis. Acredito que todos esses modelos atendem com folga as normas de redução de ruído do anexo 14.  Os TURBOÉLICES monomotores e bimotores de linha aérea estarão isentos da sugestão acima apresentada. Motivo, criar novas oportunidades para regionais entrantes e apoio direto as cidades pequenas e médias.  A partir de 1º janeiro de 2031, Todas as aeronaves hoje em operação no aeroporto de Congonhas devem atender o Anexo 14 e limites estabelecidos sobre emissão de gases e ruídos.  Aeronaves como o Boeing B727 de carga ainda em uso em poucas empresas nacionais, só poderão operar até 31 de dezembro de 2023. Não será permitida a importação de nenhuma aeronave B727 de carga ou passageiros a partir de 1º de janeiro de 2022, ou aeronaves similares que estão classificadas no anexo 2 da ICAO.  O sobrevoos do território nacional por aeronaves estrangeira, classificada no anexo 2 da ICAO estará proibida a partir de 2025. Cabe a agência reguladora decidir se a operação dessas aeronaves nos nossos aeroportos também estará proibida a partir de 31 de dezembro de 2023.  Saudações e bons voos,</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em termos de emissão de CO2 e ruído, foi incluído no normativo o critério “melhor desempenho ambiental” para fins de desempate na alocação inicial. No entanto, no momento não há como fazer vinculações expressas ao Anexo 14 da ICAO.</p>	
<b>Itens alterados da proposta:</b>	
<p>Art. 35</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19118</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> British Airways <b>Categoria:</b> Operador Aéreo	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> British Airways fully supports IATA's submission on the Slot Resolution Proposal.	
<b>Justificativa:</b> British Airways fully supports IATA's submission on the Slot Resolution Proposal.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta de Resolução considera, sempre que possível, o referencial internacional para sua elaboração. Há, no entanto, a necessidade de adequação de suas disposições em consideração ao sistema jurídico brasileiro, bem como a redução de discricionariedades existentes nas sugestões do WASG para promover sua aplicabilidade no Brasil. A maior parte das alterações, no entanto, dizem respeito a regra local disposta para o aeroporto de Congonhas (SBSP), que é doméstico e não terá o condão de trazer complexidade ao planejamento de operações internacionais. Em geral, alterações foram feitas considerando as contribuições recebidas por parte da IATA e nova minuta está mais próxima às sugestões do WASG do que a anterior.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19119</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria De Advocacia Da Concorrência E Competitividade</p> <p><b>Categoria:</b> Órgão Público</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO II - CAPÍTULO III</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662826.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Por entender que o mercado de slots possui características de um oligopólio, e que os estudos apresentaram que as normas atuais não foram suficientes para reduzir a concentração de mercado, a Seae recomenda que a Anac considere a Alternativa 7 como a mais adequada, visto que essa alternativa combina mecanismos que coíbem a concentração (criação do Nível 4), com mecanismos que favoreçam a desconcentração do mercado (flexibilização do direito histórico). (Para maiores esclarecimentos recomenda-se a leitura do PARECER SEI Nº 20496/2021/ME, disponível no Processo SEI nº 10099.100972/2021-48, e inserido como anexo)</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>A Anac realizou a Análise de Impacto Regulatório (AIR) onde verificou sete opções normativas e considerou viável a Alternativa 2, que compreende a criação de um Nível 4 de coordenação de aeroportos para aqueles classificados como saturados e concentrados, e a Alternativa 7, que altera a regra de direito histórico (grandfather rights), bem como cria no Nível 4 de coordenação de aeroportos, tal como ocorre na Alternativa 2.</p> <p>Conforme a proposta submetida à Audiência Pública, os aeroportos enquadrados no Nível 4 poderão ter regras diferenciadas, o que inclui a alteração dos critérios adicionais de priorização atualmente adotados (incluindo critério de concorrência), exclusão da divisão igualitária (art. 22, parágrafo 3), limitação de porte de aeronave (a ser definido posteriormente) e limitação de participação.</p> <p>Já a flexibilização do direito histórico, presente na Alternativa 7, determina que parte dos slots (percentual a ser definido e limitado a 10%) das empresas aéreas retornem regularmente para o banco de slots para então serem redistribuídos por meio de critérios administrativos.</p> <p>No entanto, a Decisão, promulgada pela Diretoria Colegiada, optou por uma Alternativa diferente, que mais se assemelha a Alternativa 4 prevista presente na AIR. Nessa alternativa, é criado o Nível 4 de coordenação de aeroportos, bem como seria permitido o Mercado Secundário de slots, que está presente regulamentado no Capítulo V da Minuta de Resolução.</p> <p>Além disso, a referida proposta (Alternativa 4) não compreende alguns aspectos administrativos, considerado pela Agência durante a elaboração da AIR, como a o fim da regra de distribuição dos slots de forma igualitária para os aeroportos de nível 4.</p> <p>O mercado secundário, definido pela Diretoria Colegiada, permitirá somente a negociação para os slots com histórico reconhecido por três temporadas consecutivas, o que se aplica inclusive entre empresas aéreas do mesmo grupo econômico. Além disso, há uma previsão que onde asa empresas de transporte aéreo que cederem slots a outra companhia, estarão proibidas de receber slots do banco por três temporadas equivalentes, salvo nos casos que inexista outra empresa interessada.</p> <p>Como mencionado anteriormente, na AIR, o Mercado Secundário não foi relacionado com uma das alternativas para solucionar o problema regulatório identificado, e, no item 4.5.17 daquele documento, pontua-se como uma de suas principais desvantagens: i) a possibilidade de aumento de custo e, conseqüentemente, a tarifa para o passageiro; ii) a redução da distribuição de slots no aeroporto por devolução; e iii) a possibilidade do aumento de concentração, entre outros.</p> <p>A AIR indica que o Mercado Secundário somente é a proposta mais atraente no caso que a Estabilidade Regulatória obtivesse maior peso dentre os critérios analisados, como pode ser verificado na Análise de Sensibilidade apresentada na AIR.</p> <p>A Anac, na AIR, cita ainda que não houve um consenso entre empresas aéreas brasileiras e estrangeiras em relação à possibilidade de criação de um mercado secundário (item 4.5.16 da AIR).</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Ainda, cabe lembrar que, como descrito pela Anac, os aeroportos essencialmente domésticos com alto nível de concentração, possuem poucas empresas atuantes, o que torna a contestabilidade de mercado ainda mais importante.

Ao verificar o aumento do peso do critério de contestabilidade, a opção que envolve a criação de mercado secundário não se mostra de interesse, como pode ser observado na Análise de Sensibilidade disponível na AIR, decorrente do potencial aumento de concentração que pode ocorrer com essa alternativa.

A análise de sensibilidade, constante da AIR, ainda mostra que, num cenário onde a contestabilidade de mercado possui maior peso, a Alternativa 7 é a mais interessante. Isso porque a Alternativa 7 atua diretamente na redução da concentração, ao permitir uma rotatividade maior dos slots a partir da flexibilização do direito histórico de parte dos slots do aeroporto.

**Resultado da Análise:** Não acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o rompimento com direitos de uso histórico e a adoção de um novo nível de coordenação de aeroporto, apesar de possível, é alternativa que não se mostrou mais viável face os objetivos regulatórios analisados de maneira combinada. Sob o aspecto da contestabilidade, de fato, seria uma alternativa de grande peso. Ela não viria, no entanto, sem grandes efeitos adversos como a desorganização geral de malhas aéreas de empresas, rompimento abrupto do modelo vigente e instabilidade regulatória.

A desorganização de malha aérea de empresas não deve ser subestimada como um fator menor, visto que envolve investimentos grandes e de longo prazo.

Já a criação de um novo nível de coordenação aeroportuário, analisado à vista das contribuições da Indústria, também se mostrou inadequado, tanto face a alteração unilateral do modelo que orienta a maior parte do processo atualmente utilizado, tanto quanto à necessidade de criação de um novo nível de coordenação que só seria necessário a um único caso específico. Desta forma, disposições que visem tratar de caso específico serão objeto de regra local.

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19120</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria De Advocacia Da Concorrência E Competitividade</p> <p><b>Categoria:</b> Órgão Público</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso V</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662826.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>A Seae recomenda que seja avaliada a possibilidade de restringir as operações de táxi aéreo nos aeroportos que venham ser classificados como Nível 4. (Para maiores esclarecimentos recomenda-se a leitura do PARECER SEI Nº 20496/2021/ME, disponível no Processo SEI nº 10099.100972/2021-48, e inserido como anexo)</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>A Anac recebeu solicitações, durante a tomada de subsídios, para que o tamanho da aeronave fosse considerado como critério para fins de alocação de slots, para evitar que a quantidade ofertada de assentos nos aeroportos saturados fosse reduzida, como ocorreu durante a redistribuição dos slots em Congonhas, decorrente da falência da Oceanair. A Agência Reguladora optou por atuar em duas maneiras distintas: i) estabelecer um tamanho mínimo de aeronave (em quantidade de assentos) apenas para o aeroporto de nível 4; e ii) o tamanho da aeronave serviria de critério de desempate nos critérios adicionais. Essas duas opções regulatórias se mostram adequadas para aumentar a oferta de assentos decorrente da utilização da capacidade aeroportuária e não há nada a se opor. Contudo, existem outras possibilidades a serem exploradas que podem aumentar a capacidade dos aeroportos saturados e de baixa contestabilidade.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a participação e esclarece que a contribuição em tela foi entendida no sentido de promover maior eficiência do uso de infraestruturas aeronáuticas escassas. Neste sentido, foram adotados no decorrer da norma aspectos que priorizam tipos de operações eficientes, capazes de promover a utilização da infraestrutura pelo maior número de usuários possível. A norma, no entanto, não tem o objetivo de determinar ou direcionar a infraestrutura aeroportuária a modelos de negócio específicos e disciplina o acesso somente à infraestrutura previamente reservada a aviação comercial regular. A determinação de quantidades de <i>slots</i> destinados a aviação regular é um <i>input</i> recebido pela ANAC nas Declarações de Capacidade de Aeroporto.</p> <p>A presente norma não altera, disciplina ou limita acesso da Aviação Geral a qualquer aeroporto.</p> <p>As regras dispostas no ato normativo são adequadas à Aviação Geral que, para sua inclusão dentro de um processo de coordenação de acesso a Infraestrutura Aeroportuária por meio de coordenação realizada pela ANAC, bastaria na declaração de aeroporto coordenado constar que a alocação de slots para esse segmento seria executado pela Agência. (Verificar a proposta de minuta da declaração de aeroporto coordenado. Art. 1º, incisos IV e V, e o parágrafo único do Art. 1º).</p> <p>No entanto, similarmente ao que ocorre em todos os aeroportos coordenados no mundo, os slots à aviação geral seriam alocados após a alocação inicial e após a formação da base de referência (BDR), pois nessa etapa são alocados para empresas de transporte aéreo que possuem condições de operar com planejamento de 6 meses e com regularidade. Na prática, restaria os slots de oportunidade sendo avaliada a capacidade aeroportuária disponível.</p> <p>A exceção se aplica, por enquanto à Congonhas, visto que pela declaração de capacidade aeroportuária, existe uma partição da capacidade de pista para esse segmento. Mas de toda forma, não é atribuição da ANAC a definição de política pública quanto à reserva de infraestrutura à aviação geral.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b></p>	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19121</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria De Advocacia Da Concorrência E Competitividade</p> <p><b>Categoria:</b> Órgão Público</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso V</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662826.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>A Seae recomenda para que a Agência Reguladora justifique os motivos pelos quais a modalidade táxi aéreo não será submetida as mesmas restrições do transporte aéreo regular e não regular.</p> <p>(Para maiores esclarecimentos recomenda-se a leitura do PARECER SEI Nº 20496/2021/ME, disponível no Processo SEI nº 10099.100972/2021-48, e inserido como anexo)</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>A Anac recebeu solicitações, durante a tomada de subsídios, para que o tamanho da aeronave fosse considerado como critério para fins de alocação de slots, para evitar que a quantidade ofertada de assentos nos aeroportos saturados fosse reduzida, como ocorreu durante a redistribuição dos slots em Congonhas, decorrente da falência da Oceanair.</p> <p>A Agência Reguladora optou por atuar em duas maneiras distintas: i) estabelecer um tamanho mínimo de aeronave (em quantidade de assentos) apenas para o aeroporto de nível 4; e ii) o tamanho da aeronave serviria de critério de desempate nos critérios adicionais.</p> <p>Essas duas opções regulatórias se mostram adequadas para aumentar a oferta de assentos decorrente da utilização da capacidade aeroportuária e não há nada a se opor. Contudo, existem outras possibilidades a serem exploradas que podem aumentar a capacidade dos aeroportos saturados e de baixa contestabilidade.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a norma em análise visa a distribuição de slots já previamente reservados à aviação comercial regular, e não a alteração deste que é um <i>input</i> externo.</p> <p>A presente norma não altera, disciplina ou limita acesso da Aviação Geral a qualquer aeroporto.</p> <p>As regras dispostas no ato normativo são adequadas à Aviação Geral que, para sua inclusão dentro de um processo de coordenação de acesso a Infraestrutura Aeroportuária por meio de coordenação realizada pela ANAC, bastaria na declaração de aeroporto coordenado constar que a alocação de slots para esse segmento seria executado pela Agência. (Verificar a proposta de minuta da declaração de aeroporto coordenado. Art. 1º, incisos IV e V, e o parágrafo único do Art. 1º).</p> <p>No entanto, similarmente ao que ocorre em todos os aeroportos coordenados no mundo, os slots à aviação geral seriam alocados após a alocação inicial e após a formação da base de referência (BDR), pois nessa etapa são alocados para empresas de transporte aéreo que possuem condições de operar com planejamento de 6 meses e com regularidade. Na prática, restaria os slots de oportunidade sendo avaliada a capacidade aeroportuária disponível.</p> <p>A exceção se aplica, por enquanto à Congonhas, visto que pela declaração de capacidade aeroporutária, existe uma partição da capacidade de pista para esse segmento. Mas de toda forma, não é atribuição da ANAC a definição de política pública quanto à reserva de infraestrutura à aviação geral.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19122</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria De Advocacia Da Concorrência E Competitividade</p> <p><b>Categoria:</b> Órgão Público</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso V</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662826.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Mesmo que não sejam implementadas as medidas estabelecem o tamanho mínimo das aeronaves, a Seae entende que a modalidade de táxi aéreo reduz a capacidade de infraestrutura do aeroporto. Portanto, a Seae sugere que a Anac justifique tecnicamente os motivos do tratamento de exceção concedido à modalidade táxi aéreo. (Para maiores esclarecimentos recomenda-se a leitura do PARECER SEI Nº 20496/2021/ME, disponível no Processo SEI nº 10099.100972/2021-48, e inserido como anexo)</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>A Anac recebeu solicitações, durante a tomada de subsídios, para que o tamanho da aeronave fosse considerado como critério para fins de alocação de slots, para evitar que a quantidade ofertada de assentos nos aeroportos saturados fosse reduzida, como ocorreu durante a redistribuição dos slots em Congonhas, decorrente da falência da Oceanair.</p> <p>A Agência Reguladora optou por atuar em duas maneiras distintas: i) estabelecer um tamanho mínimo de aeronave (em quantidade de assentos) apenas para o aeroporto de nível 4; e ii) o tamanho da aeronave serviria de critério de desempate nos critérios adicionais. Essas duas opções regulatórias se mostram adequadas para aumentar a oferta de assentos decorrente da utilização da capacidade aeroportuária e não há nada a se opor. Contudo, existem outras possibilidades a serem exploradas que podem aumentar a capacidade dos aeroportos saturados e de baixa contestabilidade.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a norma em análise visa a distribuição de slots já previamente reservados à aviação comercial regular, e não a alteração deste que é um <i>input</i> externo. Logo, não se trata de um mecanismo de exceção, mas de disciplinar o acesso à infraestrutura com meios justos e não discriminatórios à modalidade a qual se destinam.</p> <p>As regras dispostas no ato normativo são adequadas à Aviação Geral que, para sua inclusão dentro de um processo de coordenação de acesso a Infraestrutura Aeroportuária por meio de coordenação realizada pela ANAC, bastaria na declaração de aeroporto coordenado constar que a alocação de slots para esse segmento seria executado pela Agência. (Verificar a proposta de minuta da declaração de aeroporto coordenado. Art. 1º, incisos IV e V, e o parágrafo único do Art. 1º).</p> <p>No entanto, similarmente ao que ocorre em todos os aeroportos coordenados no mundo, os slots à aviação geral seriam alocados após a alocação inicial e após a formação da base de referência (BDR), pois nessa etapa são alocados para empresas de transporte aéreo que possuem condições de operar com planejamento de 6 meses e com regularidade. Na prática, restaria os slots de oportunidade sendo avaliada a capacidade aeroportuária disponível.</p> <p>A exceção se aplica, por enquanto à Congonhas, visto que pela declaração de capacidade aeroportuária, existe uma partição da capacidade de pista para esse segmento. Mas de toda forma, não é atribuição da ANAC a definição de política pública quanto à reserva de infraestrutura à aviação geral.</p> <p>De toda forma, foi disposto no normativo a possibilidade do aeroporto e do responsável pelo controle do espaço aéreo de limitar operações que reduzam a capacidade aeroportuária.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

Art. 6º, §3º.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19123</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria De Advocacia Da Concorrência E Competitividade <b>Categoria:</b> Órgão Público	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662826.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A Seae recomenda que não seja implantada a alternativa de mercado secundário, por entender que ela possui o potencial de facilitar a concentração de mercados nos aeroportos saturados, e, conseqüentemente, aumentar as tarifas para os usuários. (Para maiores esclarecimentos recomenda-se a leitura do PARECER SEI Nº 20496/2021/ME, disponível no Processo SEI nº 10099.100972/2021-48, e inserido como anexo)	
<b>Justificativa:</b> Reforça-se que existe ainda uma preocupação de que o mecanismo possa ser utilizado para que as empresas dominantes usem de seu poder para ficar com os slots mais rentáveis, ao realizar trocas com algumas incumbentes que desejam sair do aeroporto e dificultar ainda mais a entrada de novos incumbentes no mercado. Por fim, após implantado o mercado secundário e essa se demonstre uma medida desinteressante, pode haver certa dificuldade em extingui-la, como pontuado na própria AIR.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a alternativa de Mercado Secundário discutida na Análise de Impacto Regulatório trazia vantagens, desvantagens, oportunidades e ameaças analisadas do ponto de vista de uma regulamentação sem cláusulas de contorno. Nesta situação, um possível aumento da concentração, se ocorresse, seria resultado da operação mais eficiente de um <i>player</i> , e este tenderia, por essa razão, a concentrar um maior número de slots. Isto, por si só, não seria um problema e sim uma alocação mais eficiente da infraestrutura. No entanto, considerando que um aumento de concentração poderia trazer outros efeitos adversos no longo prazo, optou-se por uma cláusula de contorno (limite de participação) capaz de limitar as possibilidades de acumulação de <i>slots</i> em mercado secundário ou por meio de aquisições de empresas aéreas concorrentes. Desta forma, o que se busca é limitar o crescimento não orgânico da participação de empresas aéreas em um aeroporto específico. Desta forma, buscase reduzir a possibilidade de que um <i>player</i> dominante eventualmente exerça poder de mercado.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19124</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria De Advocacia Da Concorrência E Competitividade <b>Categoria:</b> Órgão Público	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 2º <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662826.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A Seae recomenda que essas Portarias sejam obrigatoriamente objeto de participação social, recebendo contribuição de todos os agentes interessados, garantindo maior transparência para o setor. (Para maiores esclarecimentos recomenda-se a leitura do PARECER SEI Nº 20496/2021/ME, disponível no Processo SEI nº 10099.100972/2021-48, e inserido como anexo)	
<b>Justificativa:</b> As Portarias específicas que descrevem o processo de coordenação e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária serão publicados por uma de suas Superintendências. No entanto, essas tratam de processos que possuem o potencial de afetar o ambiente concorrencial e gerar efeitos nocivos ao usuário final, por esse motivo a Seae recomenda que tais atos sejam submetidos a consulta pública.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as Portarias específicas da Superintendência, mencionadas no decorrer do ato normativo não determinam direitos ou obrigações de regulados (estes previstos em resolução e decisão da Diretoria Colegiada), e apenas trazem questões procedimentais como prazos e formas de cumprimento do que já está estabelecido. Desta forma, o entendimento é que não há necessidade de realização de consulta pública.  <b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19125</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria De Advocacia Da Concorrência E Competitividade</p> <p><b>Categoria:</b> Órgão Público</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO I</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662826.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>A Seae recomenda que a Anac adicione na Resolução que, para o caso de aeroportos coordenados, a totalidade dos slots (100% dos slots) dos bancos deve ser, preferencialmente, distribuída para empresas entrantes, sendo destinada para as empresas incumbentes somente nos casos em que não exista interesse por parte das empresas entrantes.</p> <p>(Para maiores esclarecimentos recomenda-se a leitura do PARECER SEI Nº 20496/2021/ME, disponível no Processo SEI nº 10099.100972/2021-48, e inserido como anexo)</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>A Seae entende que alguns critérios podem constar em resolução e não precisam ser especificados a cada caso, visto que eles abrangerão os aeroportos coordenados. A especificação desse conteúdo em resolução trará maior previsibilidade para o mercado.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que considera que a distribuição do banco de slots em igual proporção entre incumbentes e novos entrantes onde não há saturação da infraestrutura permanece adequada. Já em infraestruturas saturadas, a alteração do percentual do banco de slots para 100% dedicado a novos entrantes não se mostrou satisfatória no passado. Isso porque adotar tal percentual, sem a disposição de critérios de qualificação diferenciados, levava a busca de <i>slots</i> por novos entrantes que não necessariamente operariam de maneira eficiente no aeroporto.</p> <p>Outrossim, quando considerados outros critérios previstos na norma, tal como a disposição de um limite de participação que abrange o crescimento não orgânico da empresa em um mercado específico, a destinação completa do banco para novos entrantes poderia gerar distorções.</p> <p>Desta forma, entende-se que o problema regulatório para o qual teria uma resolução possível por meio da disposição de 100% do banco de slots para novos entrantes já foi endereçado de forma diversa no normativo, por meio de regra local a ser disposta para o aeroporto de Congonhas (SBSP).</p> <p>Portanto, não há necessidade de ser determinado tal critério em todos os aeroportos coordenados. No entanto, considerando o caso específico de Congonhas (aeroporto coordenado saturado e concentrado), estamos disciplinando por meio de regra local, outros dispositivos que trazem maior eficiência e pode ainda trazer ganhos concorrenciais. Para o aeroporto de Congonhas, adotou-se 100% do banco para novas entrantes, e foram criados critérios diferenciados de qualificação e priorização.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>Verificar a Declaração de Aeroporto Coordenado para o aeroporto de Congonhas (SBSP)</p>	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19126</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Airbus Brasil <b>Categoria:</b> Fabricante de aeronave	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662942.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A Airbus, vem, por meio da presente, apresentar sua contribuição e, com base na “Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4”, deliberada e aprovada por esta Ilma. Agência através da 18ª Reunião Deliberativa realizada em 05 de outubro de 2021, vide documento anexo.	
<b>Justificativa:</b> A Airbus reforça que está comprometida com as ações voltadas para o meio ambiente e clima e que seus produtos, em especial a família A320neo, atendem aos principais requisitos de referência para sustentabilidade estabelecidos pelos padrões internacionais da aviação.	
<b>Resultado da Análise:</b> Acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em termos de emissão de CO2 e ruído, foi incluído no normativo o critério “melhor desempenho ambiental” para fins de desempate na alocação inicial.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 35	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19127</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Juliano Bianchi  <b>Categoria:</b> Fabricante de aeronave</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO II  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662964.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Para atender às urgentes demandas atuais relacionadas aos aspectos ambientais e sociais, e para promover mais opções de destinos aos passageiros, a Embraer sugere que os seguintes pontos sejam endereçados na minuta de resolução da ANAC:            Para a alocação de novos slots, a Embraer S.A. propõe que seja priorizada a distribuição para linhas aéreas que operarem aeronaves com menor impacto ambiental. Para este fim, sugere-se considerar aeronaves que emitem até 8,5 toneladas de CO2 para uma etapa média de 1.000 km e nível de ruído em aproximação para pouso menor que 92 EPNdB. Adicionalmente ao critério ambiental supracitado, propõe-se a priorização da alocação dos slots para destinos ainda não servidos a partir do aeroporto coordenado, ou que tenha uma oferta de, no máximo, 1 frequência diária.            Considerando a urgência e importância da adoção de critérios ambientais e de aumento de capilaridade de rotas aéreas na nova norma que regulamenta a alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária, sugere-se que o critério proposto para priorização de alocação de slots deve ser aplicado tanto para linhas aéreas entrantes, como para empresas aéreas incumbentes, mesmo quando excedendo o limite de participação percentual de slots em aeroporto coordenado saturado, visto que, por se tratar de uma nova rota ainda não operada por demais empresas do sistema aéreo, não gera impactos negativos à concorrência ou à concentração de mercado.            Por fim, sugerimos a reavaliação das regras relativas aos slots precários, que são aqueles recebidos no processo de falência da empresa OceanAir Linhas Aéreas (Avianca Brasil), mas que, inicialmente, foram propostos que não fossem considerados como histórico de operação para a alocação dos slots na nova temporada, como estes slots precários já são operados por linhas aéreas entrantes, entendemos que estes poderiam se tornar permanentes, sendo considerado como histórico de operação para novas temporadas, atendendo ao objetivo da alteração desta resolução, ou seja de promover competição, ao mesmo tempo atendendo aos critérios ambientais e de atendimento ao maior número de localidades Salienta-se que essa medida agregaria maior segurança e previsibilidade aos investimentos já realizados pelas empresas aéreas, bem como evitaria o risco desses slots serem distribuídos de forma igualitária para todos os novos entrantes, mesmo aqueles que não necessariamente conseguiriam oferecer serviço de qualidade ao passageiro e competir de forma eficiente.            É importante notar que tais critérios propostos abrangem tanto os aeroportos coordenados (nível 3) como os aeroportos coordenados saturados (nível 4), dado que os critérios dos Art. 32 a 34 são incorporados pelos critérios dos artigos 51 e 52 da Resolução.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            A proposta de alteração da regulamentação da coordenação de aeroportos e da priorização da alocação dos slots tem como ponto positivo o favorecimento da competição. Contudo, observa-se que não foram considerados nenhum critério que aborde os aspectos ambientais e sociais na alocação de slots. Entende-se que tal assunto é crítico, globalmente relevante e de interesse da sociedade. Portanto, os ajustes propostos são necessários e importantes para a criação de uma regra moderna e que atenda o interesse público.            Em maiores detalhes, no que tange aos aspectos de proteção ambiental, observa-se que a maioria dos aeroportos com maior movimentação, os quais estão classificados como coordenados (nível 3) e, futuramente, coordenados saturados (nível 4), encontram-se em regiões metropolitanas, como os aeroportos de Congonhas (CGH) e Santos Dumont (SDU). Assim, a redução de emissões de CO2 e ruído são de interesse da sociedade, em especial das comunidades que habitam as redondezas desses aeroportos.</p>	

Em um contexto onde as consequências do aquecimento global são cada vez mais visíveis, ações efetivas de Governo e da Indústria para reduzir os seus impactos são prementes. De fato, a indústria aeronáutica está focada em desenvolver produtos cada vez mais eficientes e com menor impacto ambiental possível, em consonância com as metas e padrões estabelecidos pela OACI.

Aeronaves de nova geração são muito mais eficientes, consumindo menos combustível e, conseqüentemente, emitindo menos CO<sub>2</sub>. Numa missão típica doméstica no Brasil, com 1.000 km, o modelo Embraer E195-E2 emite aproximadamente 30% menos CO<sub>2</sub> do que aviões de corredor único da geração anterior, como o Boeing 737-800 e o Airbus A320ceo.

Observa-se ainda que, além do menor nível de emissões de CO<sub>2</sub>, aeronaves de nova geração são muito mais silenciosas, gerando assim, menor impacto nos entornos dos aeroportos. A título de exemplo, na Figura 1 (arquivo anexo) observa-se como a aeronave E195-E2 apresenta redução significativa de ruído em comparação com o E195-E1, e, em especial, com aviões maiores de corredor único, como o Boeing 737-800 (76% de redução da área de ruído).

Com isso, é altamente recomendável que aeronaves com menor impacto de ruído devem ter prioridade na alocação de slots. Esse é um tema importante, sensível e de muito debate já em diversos aeroportos urbanos em todo o mundo, como London City na Inglaterra, Narita no Japão e Orange County nos EUA.

Portanto, a Embraer entende que a adoção de critérios de redução de emissão de CO<sub>2</sub> e de ruído na resolução proposta é possível e alinhará a regulamentação da Agência com os objetivos de sustentabilidade globais.

No que tange ao atendimento de localidades pelos aeroportos coordenados, é importante salientar que o transporte aéreo possui papel relevante no desenvolvimento de um país, possibilitando melhor circulação de pessoas, bens e serviços, e é fundamental no desenvolvimento do turismo e de negócios. O Brasil possui grande extensão territorial e significativa demanda por transporte aéreo, contudo, nota-se uma grande concentração da operação em poucos aeroportos do país. Para exemplificar, a Figura 2 (arquivo anexo) apresenta a concentração do total de decolagens domésticas do país nos seus 5 principais aeroportos, comparando o cenário brasileiro com o mercado dos Estados Unidos ao longo de 2019.

Observa-se que o Brasil possui 43% de suas decolagens concentradas em 5 aeroportos, mais que o dobro da concentração observada no mercado estadunidense (19%).

Um dos motivos dessa concentração pode ser explicado pelo tamanho médio dos aviões em operação no mercado doméstico dos EUA e do Brasil. A aeronave média nos EUA tem 113 assentos, enquanto no Brasil tem 152 assentos. Essa diferença de quase 40% é reflexo de uma frota com poucos aviões regionais, concentrada em aviões de corredor único maiores, o que dificulta uma malha doméstica mais capilarizada, inviabilizando economicamente voos para mercados de média densidade.

Como consequência dessa concentração e baixa diversificação de frota, vemos a redução de cidades servidas por voos regulares no Brasil, o qual possuía 130 cidades servidas em 2000 e, em 2019, apenas 109 cidades eram servidas por voos regulares (ao menos 1 frequência semanal) no País. Nesse período, o tamanho médio do avião em operação no Brasil, aumentou de 107 para 152 assentos (aumento de 41%).

Isso também ocorre nos principais aeroportos do País. Em 2001, Congonhas, por exemplo, conectava 38 cidades com voos regulares (ao menos uma vez por semana). Já em 2019, esse número caiu para 36 cidades atendidas.

Para comparação, o aeroporto Ronald Reagan (DCA), em Washington, tem características muito parecidas ao aeroporto de Congonhas (CGH): ambos são aeroportos que servem grandes metrópoles, localizados mais próximos ao centro da cidade que os outros aeroportos que atendem às respectivas regiões (i.e. Aeroporto Internacional de Washington Dulles (IAD) e Aeroporto Internacional de Guarulhos (GRU)). Também, ambos, CGH e DCA, são aeroportos controlados (i.e. que possuem limitação de infraestrutura).

A imagem da Figura 3 (arquivo anexo) mostra uma comparação entre as rotas servidas por diferentes tipos de equipamentos nos dois aeroportos.

O aeroporto Ronald Reagan (DCA) possui mais que o dobro de rotas regulares (93) que o aeroporto de Congonhas (CGH), que possui apenas 36. Isso é possível devido à diversificação dos tipos de aeronaves que servem o aeroporto de DCA. Como mostra a Figura 4 (arquivo anexo), quase 60% das rotas a partir de DCA são servidas exclusivamente por aeronaves regionais, enquanto apenas 5% das rotas operadas no aeroporto de Congonhas são servidas apenas por aeronaves regionais. A concentração da operação em aviões maiores claramente limita uma malha mais diversificada e competitiva.

A abertura de novas rotas beneficia os passageiros ao redor do aeroporto, oferecendo mais opções de destinos. Também traz benefícios significativos para o meio ambiente, pois os passageiros não precisam se deslocar para outros aeroportos, mais distantes, em busca de um voo para seu destino final. Assim, além de diminuir impacto na mobilidade urbana nessas grandes cidades, uma malha mais abrangente também evita maiores emissões de CO<sub>2</sub> no trajeto rodoviário até outros aeroportos alternativos.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Ainda, a maior capilaridade aérea beneficia as cidades de destino, contribuindo para maior desenvolvimento econômico e geração de empregos. O valor gerado pela receita com passageiros nos aeroportos de destino também aumenta, sendo que muitos deles estão passando pelo bem-sucedido programa de Concessões de aeroportos.

Por fim, vale ressaltar que ambas sugestões apresentadas pela Embraer, de adoção de critérios de eficiência ambiental e priorização de novos destinos na alocação de slots, também são recomendadas pela IATA, em seu manual de diretrizes para alocação de slots (WASG – World Airport Slot Guideline, Junho/2020), item 8.4.1, alíneas d), e) e g), conforme figura 4 do arquivo anexo.

A exemplo dos benefícios ambientais e de capilaridade que estamos propondo, pode se observar a questão dos slots precários, anteriormente operados pela OceanAir Linhas Aéreas S.A. (Avianca Brasil). Tais slots foram distribuídos para novos entrantes, que operam aeronaves regionais com menor impacto ambiental (menor emissão de CO2 e menor ruído) e resultaram em uma menor concentração de rotas e maior capilaridade de destinos do que o padrão observado nos demais slots.

A Figura 5 (arquivo anexo) demonstra que apenas 5% dos slots permanentes são voados por aviões regionais, que tem menor impacto ambiental, com redução de ruído e emissões, enquanto 100% dos slots precários são voados por esse segmento.

Da mesma maneira, apenas 18% dos slots permanentes do aeroporto de Congonhas são utilizados para voarem para destinos regionais, com grande concentração da operação nas rotas troncais, enquanto quase metade dos slots precários são utilizados para rotas regionais.

**Resultado da Análise:** Parcialmente acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em termos de emissão de CO2 e ruído, foi incluído no normativo o critério “melhor desempenho ambiental” para fins de desempate na alocação inicial.

No referente à alteração do caráter da distribuição temporária do banco de *slots* criado por meio da Decisão nº 109, de 2019, é entendido que tal decisão foi aplicada e já surtiu efeitos, não sendo adequada a sua alteração posterior.

Foram adotados outros critérios de distribuição de slots capazes de endereçar aspectos referentes a contestabilidade e eficiência, de forma diversa do sugerido.

Com relação a promoção de rotas regionais, conforme disposto na Lei 11.182, considerando liberdade tarifária e de rotas, entende-se que o acesso a infraestrutura não deve ser condicionado ao cumprimento de rotas específicas.

**Itens alterados da proposta:**

Art. 35, e verificar também a Declaração de Aeroporto Coordenado para o Aeroporto de Congonhas (SBSP).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19128</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Das Indústrias Aeroespaciais Do Brasil</p> <p><b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO II</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>A AIAB propõe que na regulamentação e coordenação de aeroportos, no que tange às regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária, sejam consideradas duas componentes para a priorização da alocação inicial de slots: a primeira relativo à introdução de critérios ambientais, em termos de ruído aeronáutico e emissão de CO2, dada premência da redução do impacto ambiental no contexto atual. Aeronaves com menor nível de ruído e emissão de carbono devem ser priorizadas no processo de alocação de slots. A segunda componente, por sua vez, relaciona-se ao estabelecimento de novas rotas e novos destinos a partir dos aeroportos controlados, ampliando a malha de transporte aéreo doméstico, de modo a colaborar para o desenvolvimento econômico e social do país.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>A Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil (AIAB) é a entidade de classe nacional que congrega e representa as empresas brasileiras do setor aeroespacial, promovendo e defendendo seus interesses e objetivos comuns, tanto no País, como no exterior. Suas associadas atuam em toda gama de atividades aeroespaciais, desde a concepção, desenvolvimento, produção, comercialização e assistência pós-venda, além de serviços técnicos especializados em todas as áreas dos segmentos aeronáutico, espacial e de defesa. A AIAB também compõe o Conselho Internacional das Associações de Indústrias Aeroespaciais (ICCAIA, na sigla em inglês), que representa os fabricantes aeronáuticos na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).</p> <p>A indústria aeroespacial brasileira sempre se manteve muito alinhada às mudanças observadas no contexto mundial, sobretudo àquelas de interesse da sociedade e dos operadores do transporte aéreo.</p> <p>Com a urgência das questões climáticas, a atual proposta de regulamentação de coordenação de aeroportos e priorização da alocação dos slots não deve se limitar apenas aos aspectos concorrenciais da utilização da infraestrutura aeroportuária. É notório que a Política Nacional de Aviação Civil tem por objetivo estimular a competição, mas também – e concomitantemente - reduzir os impactos ambientais da atividade e atender o maior número de localidades no país.</p> <p>Adicionalmente, vale ressaltar que estudos técnicos da OACI apontam que melhorias tecnológicas nas aeronaves são imprescindíveis no contexto atual, mas sozinhas não são suficientes na busca pela redução dos impactos ambientais da aviação, de modo que alternativas regulatórias devem ser coordenadas e apresentadas de maneira assertiva e sempre que houver oportunidade.</p> <p>Nota-se que essa é uma tendência global, sendo que diversos aeroportos urbanos de grande movimentação têm adotado restrições ambientais em suas operações, tais como London City (LCY) e Heathrow (LHR) no Reino Unido; Munique (MUC) na Alemanha; e Zurique (ZHR) na Suíça; Orange County (SNA) nos Estados Unidos; e Narita (NRT) no Japão.</p> <p>Nesse contexto, a AIAB entende que a adoção de critérios ambientais, sobretudo de emissão de ruído e CO2, devem ser considerados na regra da alocação inicial de slots, atendendo o interesse público da sociedade brasileira, em especial das comunidades que residem no entorno dos aeroportos urbanos.</p> <p>Adicionalmente, a proposta que regulamenta a alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária traz uma oportunidade ímpar de reverter um cenário de concentração da aviação brasileira em apenas rotas de alta densidade para grandes centros trocais, deixando de atender diversas localidades do país, que possui extensão territorial de proporção continental, além de ser um dos maiores mercados domésticos de transporte aéreo do mundo.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

A baixa diversificação da frota brasileira, concentrada em aeronaves maiores (média atual em 152 assentos/aeronave) resulta na redução de cidades servidas por voos regulares no país, limitando a expansão de uma malha mais diversificada e competitiva. Enquanto que o aumento da capilaridade da malha aérea brasileira beneficia as cidades que se tornarão novos destinos, possibilitando a geração de empregos diretos e indiretos.

Dessa forma, a AIAB julga fundamental a introdução de um critério de estabelecimento de novos destinos para aeroporto controlados, de modo a aumentar a capilaridade do transporte aéreo brasileiro, atendendo ao interesse público dos passageiros que precisam se conectar com cidades secundários em mercados de média densidade.

Por fim, ressalta-se que as contribuições aqui sugeridas são também consignadas pela publicação do World Airport Slot Guideline (WASG) da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês), de junho de 2020, para aplicação dos critérios ambientais e de diversidade de destinos na alocação inicial de slots.

**Resultado da Análise:** Parcialmente acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em termos de emissão de CO2 e ruído, foi incluído no normativo o critério “melhor desempenho ambiental” para fins de desempate na alocação inicial.

Com relação à promoção de novas rotas, conforme disposto na Lei 11.182, considerando liberdade tarifária e de rotas, o acesso a infraestrutura não é condicionado ao cumprimento de rotas específicas. Ademais, a exigência de atendimentos a critérios específicos de rota poderia causar outras ineficiências, tal como a obrigação de operação de rotas inviáveis com o objetivo de receber *slots*.

**Itens alterados da proposta:**

Art. 35

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19130</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Jedson Cid Nascimento De Brito <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO III <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Art. 6º A declaração de capacidade aeroportuária para as temporadas de verão e de inverno deverá ser emitida pelo operador do aeroporto até o prazo definido no calendário de atividades. I- A ANAC irá informar via portaria quais são as informações obrigatórias que devem constar na declaração de capacidade aeroportuária. (Proposta de inclusão)	
<b>Justificativa:</b> Hoje não existe uma documentação de quais são as informações e parâmetros mínimos que devem compor as declarações de capacidade. Se analisarmos as declarações de capacidade divulgadas de vários aeroportos temos algumas declarações com muitas informações que poderiam nem compor a declaração de capacidade. Como é um documento que serve de base para alocações de slot deveria existir um modelo a ser seguido para ter existido uma objetividade maior na apresentação de informações.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não aplicável	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que será aproveitada na elaboração de portaria específica disciplinando a elaboração de conteúdo das declarações de capacidade aeroportuária.	
<b>Itens alterados da proposta:</b> N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19131</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Joerg Bauer  <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Lufthansa Group fully supports the submission, comments and recommendations of the International Air Transport Association (IATA)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  The World Wide Slot Guidelines, jointly governed by IATA, ACI World and thw Worldwide Coordinator Group (WWACG), ensure the harmonized procedures and rules for slot allocation and thus access to scarce airport infrastructure globally. Deviations by national law will lead to complexity, discrimination and potentially regulatory retaliation that will hinder the flow of people, goods and services and damage the world economy</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta de Resolução considera, sempre que possível, o referencial internacional para sua elaboração. Há, no entanto, a necessidade de adequação de suas disposições em consideração ao sistema jurídico brasileiro, bem como a redução de discricionariedades existentes nas sugestões do WASG para promover sua aplicabilidade no Brasil. A maior parte das alterações, no entanto, dizem respeito a regra local disposta para o aeroporto de Congonhas (SBSP), que é doméstico e não terá o condão de trazer complexidade ao planejamento de operações internacionais.</p> <p>Em geral, alterações foram feitas considerando as contribuições recebidas por parte da IATA e o normativo final está mais próximo das sugestões do WASG do que a versão anterior, submetida à consulta pública.</p> <p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>N/A</p>	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19132</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Joerg Bauer  <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Lufthansa Group fully supports the submission, comments and recommendations of the International Air Transport Association (IATA)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      The World Wide Slot Guidelines, jointly governed by IATA, ACI World and thw Worldwide Coordinator Group (WWACG), that do not include the concept of a Level 4 airport, ensure the harmonized procedures and rules for slot allocation and thus access to scarce airport infrastructure globally. Deviations by national law will lead to complexity, discrimination and potentially regulatory retaliation that will hinder the flow of people, goods and services and damage the world economy</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta de Resolução considera, sempre que possível, o referencial internacional para sua elaboração. Há, no entanto, a necessidade de adequação de suas disposições em consideração ao sistema jurídico brasileiro, bem como a redução de discricionariedades existentes nas sugestões do WASG para promover sua aplicabilidade no Brasil. A maior parte das alterações, no entanto, dizem respeito a regra local disposta para o aeroporto de Congonhas (SBSP), que é doméstico e não terá o condão de trazer complexidade ao planejamento de operações internacionais.</p> <p>Em geral, alterações foram feitas considerando as contribuições recebidas por parte da IATA e o normativo final está mais próximo das sugestões do WASG do que a versão anterior, submetida à consulta pública.</p> <p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19133</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Tap Air Portugal  <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      In article 1, we refer especially to §4, where the level 4 concept is introduced. IATA is totally opposed to a new Level 4 or the reasons set out based on our understanding of the proposal. The following comments convey our views that will be expanded in The Attachment. Slot allocation rules should not enable the declaration of an airport to an artificial level due to non-related capacity issues that are subjective competition concepts that should not be under ANAC's remit. With the proposed concept of a 'Level 4' airport ANAC is unilaterally changing the slot process outside of the established industry governance body responsible for adapting, evolving and improving global slot policy. The significance of this proposed change should not be seen to be contained within the Brazilian market, but a measured attempt to signal a departure from recognized industry standards.                      Slot regulation should focus on regulating scarce capacity and managing that scarcity, but there is not precedence or justification that objectively justifies why ANAC should legislate to imply such barriers to entry. IATA believes the proposal by ANAC goes beyond their mandate/ remit with the inclusion of specific competition led, subjective elements in this regulation</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Não concordamos com a criação do Nivel 4.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a regulamentação de acesso a infraestrutura de aeroportos no Brasil é competência legal da ANAC, que o faz em concordância com políticas públicas estabelecidas pelo Brasil.                      Isto posto, dentre os objetivos da revisão normativa em pauta está a compatibilidade dos mecanismos estudados pela ANAC com aqueles sugeridos pela Indústria. Ocorre, no entanto, que nem sempre os mecanismos sugeridos são totalmente claros, definidos ou aplicáveis, ou, ainda, face a uma situação singular de um aeroporto local, são capazes de contribuir para a elevação da concentração e possível deterioração da concorrência.                      Desta forma, por entender que a situação de um único aeroporto doméstico brasileiro necessitava de critérios diferenciados para alocação de slots, a ANAC optou por não criar um novo nível de coordenação (Nível 4) e tratar a questão particular como regra local.                      Por fim, a regra local em um aeroporto doméstico não introduz complexidade ao planejamento de empresas aereas internacionais, visto que só operam em aeroportos internacionais.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19134</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Tap Air Portugal  <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Art. 3 III: Coordinated airport definition should be updated to WASG definition as follows: “Level 3 Airport: an airport where it is necessary for all airlines and other aircraft operators to have a slot allocated by a coordinator in order to arrive or depart at the airport during the periods when slot allocation occurs”. It’s essential to describe that at Level 3 airports, airline operators require a slot in order to access the airport facilities. This concept is missed in the proposed regulation.            Art. 3 IV: IATA welcomes the definition of airports following the international standard including level 1, level 2 and level 3. However, IATA encourages ANAC to remove the entire concept of a new level, being a saturated coordinated airport: level 4. Airports should not be defined by non-capacity related and subjective criteria such as the perceived barriers to entry with potential damage to the contestability of the market and effective competition. For further details please check The Attachment.            Art. 3 XI: We believe that this numeral should be corrected to include the concept of Series Return Deadline: the date by which airlines must return series of slot that they do not intend to operate, as set out in the Calendar of Coordination Activities.            Art. 3 XII: IATA also would suggest removing the whole concept of declaration of level 4 by ANAC. IATA doesn’t understand the reasoning behind adding elements outside the reason of coordination which is lack of capacity or scarce capacity. For further details please check The Attachment.            Art. 3 XIV and XX: These concepts should be updated according to the WASG regarding airport capacity declaration to include the process of Consultation, Coordination Committees, defined in the chapter of definitions of the WASG.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            we believe that the WASG definition should be included making reference to the concept of maximum capacity “Coordination Parameters: the maximum capacity available for allocation at an airport considering the functional limitations at the airport such as runway, apron, terminal, airspace, and environmental restrictions declared by the airport or other competent body. “</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que é entendimento do setor que a definição de aeroporto coordenado abrange as necessidades da ANAC, e que a necessidade ou não de obter slots não é estabelecida pela definição de aeroporto coordenado, mas pelas regras de acesso relacionadas ao aeroporto coordenado.            Foi incluído artigo na resolução encorajando a criação de comitês de consulta e coordenação.            Considerações sobre Nível 4 foram respondidas na contribuição 19133.            O conceito de SRD também foi adaptado para a questão de séries de slots.</p> <p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>Art. 6º, §3º, Art. 3º inciso X.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19135</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Jedson Cid Nascimento De Brito <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO III <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Art 41º A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo pode perder os slots ou as séries de slots durante o período de coordenação da temporada na ocorrência de qualquer dos seguintes casos: V - Caso a empresa aérea tenha débitos com a administração aeroportuária pela utilização da infraestrutura aeroportuária. (Proposta de inclusão)	
<b>Justificativa:</b> Como ocorreu em 2018 com a Avianca e mais recentemente com a Itapemirim um dos primeiros indicadores que a companhia irá reduzir ou anular a capacidade operacional são os débitos com as administrações aeroportuárias para mitigar o impacto de uma devolução em massa ou uma eventual redistribuição a legislação deve prover um instrumento no qual os administradores aeroportuários forneçam de forma otimizada de utilizar a infraestrutura do aeroporto.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada.	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entende que o estabelecimento de novas penalidades decorrentes de eventual inadimplemento no pagamento pela utilização da infraestrutura aeroportuária deve ser debatido em fóruns específicos.  Desta feita, mecanismos de prevenção da inadimplência estão sendo tratados em outros diplomas, tais como a Medida Provisória nº 1089, de 29 de dezembro de 2021, e a minuta do Anexo 04 – Tarifas do Contrato de Concessão da 7ª rodada de concessões de aeroportos:  <b>Medida Provisória nº 1089/21 - Altera a Lei nº 6009, de 26 de dezembro de 1973.</b>  <b>Lei nº 6009/73:</b>  <del>Art. 6º O atraso no pagamento das tarifas aeroportuárias, depois de efetuada a cobrança, acarretará a aplicação cumulativa, por quem de direito, das seguintes sanções:</del> <del>I – após trinta dias, cobrança de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês; — <a href="#">(Revogado pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021)</a></del> <del>II – após cento e vinte dias, suspensão ex officio das concessões ou autorizações; — <a href="#">(Revogado pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021)</a></del> <del>III – após cento e oitenta dias, cancelamento sumário das concessões ou autorizações. — <a href="#">(Revogado pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021)</a></del>	

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Art. 6º As tarifas aeroportuárias não pagas no prazo de trinta dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de correção monetária e juros de mora de um por cento ao mês. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021\)](#)

§ 1º A entidade responsável pela administração do aeroporto poderá, mediante aviso prévio, exigir o pagamento antecipado das tarifas aeroportuárias e suspender a prestação de serviços aeroportuários, incluído o uso de equipamentos, instalações e facilidades, em caso de inadimplemento do pagamento de tarifas aeroportuárias. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021\)](#)

§ 2º Sem prejuízo do disposto no § 1º, a autoridade de aviação civil regulamentará as hipóteses e as condições para a suspensão dos serviços aeroportuários por inadimplemento no pagamento das tarifas aeroportuárias. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021\)](#)

**Minuta do Anexo 04 – Tarifas do Contrato de Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração dos Aeroportos Integrantes dos Blocos RJ/MG, Norte II e SP/MS/PA:**

5.6. As tarifas poderão ser cobradas à vista ou a posteriori no prazo máximo definido pela Concessionária, diretamente das Empresas Aéreas e dos demais Usuários do Aeroporto.

(...)

5.6.2. O pagamento de tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência previamente ao pouso da aeronave somente pode ser exigido em caso de inadimplência do usuário.

Isso posto, a ANAC esclarece que, em caso de a redação da Medida Provisória nº 1089/21 ser mantida pelo Congresso Nacional, pode vir a ser regulamentada as hipóteses e condições de suspensão dos serviços aeroportuários por inadimplemento no pagamento das tarifas aeroportuárias, conforme previsto no § 2º do art. 6º da Lei nº 6009/73.

Destaca-se que, a citada revisão normativa será precedida de ampla discussão pública em que serão oportunizadas novas contribuições a respeito do tema.

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19136</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Jedson Cid Nascimento De Brito <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO III <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Art 41º A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo pode perder os slots ou as séries de slots durante o período de coordenação da temporada na ocorrência de qualquer dos seguintes casos: V - Perder a certificação operacional	
<b>Justificativa:</b> Como ocorreu em 2018 com a Avianca e mais recentemente com a Itapemirim a empresa parou de operar o os slots são mantidos reservando um espaço na infraestrutura aeroportuária impossibilitando em alguns casos que empresas que tenham capacidade operacional utilizem slots ocupados nos aeroportos. A legislação deve prove um instrumento para retirada de slots nesse caso.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o normativo contempla o mecanismo sugerido.	
<b>Itens alterados da proposta:</b> Art. 41 inciso III, e art. 42 inciso II.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19137</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 2º <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alterar o texto do referido artigo para: Art. 2º A Diretoria da ANAC publicará normatização específica descrevendo o processo de coordenação de aeroportos e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária.	
<b>Justificativa:</b> Tendo em vista a importância da matéria a ser regulada, mesmo reconhecendo a enorme competência do corpo técnico da ANAC para o tema, a ABEAR entende que a normatização deveria partir do mais alto nível de gestão da Agência, por meio de decisão colegiada, para evitar questionamentos externos, de natureza não técnica, ao processo.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme explicitado no art. 2º da resolução, a portaria da superintendência estabelecerá apenas procedimentos detalhados, necessários para viabilização do que já está definido em Resolução da Diretoria em termos de direitos e obrigações.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19138</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Jedson Cid Nascimento De Brito <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO IV <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Modificação do Artº 41 para inclusão de dois itens: Art. 41. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo pode perder os slots ou as séries de slots durante o período de coordenação da temporada na ocorrência de qualquer dos seguintes casos: V- Caso não tenha certificado operacional VI - Caso a empresa aérea tenha débitos com a administração aeroportuária pela utilização da infraestrutura aeroportuária	
<b>Justificativa:</b> Caso a empresa não tenha o certificado operacional não tem sentido manter slots reservando a infraestrutura visto que a empresa não poderá operar especialmente em aeroportos nível 3 e 4. Essa medida poderia ser aplicada também em aeroportos de interesse. Caso a empresa aérea tenha débitos com o operador aeroportuário pela utilização da infraestrutura é um indicador forte que a empresa já está apresentando problemas e irá muito em breve reduzir ou anular a capacidade operacional. Isso aconteceu em 2018 com a Avianca e mais recentemente com a Itapemirim e necessário acrescentar esse fato ao conceito de bom uso de slot e gerar alguma medida que possa proteger a administração aeroportuária	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme respondido na contribuição 19135, a ANAC entende que o estabelecimento de novas penalidades decorrentes de eventual inadimplemento no pagamento pela utilização da infraestrutura aeroportuária deve ser debatido em fóruns específicos.  Também é o entendimento de que o disposto nos arts. 41 e 42 da resolução é mais abrangente do que a proposta sugerida.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 41 e art. 42.	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19139</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 2º <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alterar o texto do referido artigo para: Art. 2º A Diretoria da ANAC publicará normatização específica descrevendo o processo de coordenação de aeroportos e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária.	
<b>Justificativa:</b> Tendo em vista a importância da matéria a ser regulada, mesmo reconhecendo a enorme competência do corpo técnico da ANAC para o tema, a ABEAR entende que a normatização deveria partir do mais alto nível de gestão da Agência, por meio de decisão colegiada, para evitar questionamentos externos, de natureza não técnica, ao processo.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme explicitado no art. 2º da resolução, a portaria da superintendência estabelecerá apenas procedimentos detalhados, necessários para viabilização do que já está definido em Resolução da Diretoria em termos de direitos e obrigações.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19140</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO III <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão de texto no referido artigo: Art. 5º O operador do aeroporto é responsável pela declaração de capacidade aeroportuária com todos os parâmetros de coordenação relativos aos componentes pista, pátio e terminal. §1º A capacidade operacional de pista e as respectivas regras de alocação devem ser estabelecidas em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo e com as empresas de transporte aéreo presentes no referido aeroporto, por meio de um mecanismo estruturado de consulta e coordenação.	
<b>Justificativa:</b>  Dada a importância dos mercados operados em aeroportos com infraestrutura escassa (aeroportos coordenados) e seus decorrentes limites de capacidade, é necessário garantir a sua utilização de forma mais eficiente possível. Sendo assim, com particular atenção ao evento da 7ª e última rodada de concessões de aeroportos da INFRAERO, contendo aeroportos coordenados, a ABEAR vê como importante que seja estipulado em normativa a ser definida pela ANAC, através do objeto desta Consulta Pública, que a declaração de capacidade de aeroportos coordenados seja feita também de acordo com um modelo de mecanismo estruturado de consulta e coordenação, com a participação das empresas aéreas atuantes no referido aeroporto, evitando distorções operativas que possam impactar nos conceitos locais de regularidade e pontualidade. Idealmente deveria ser criado um Comitê de Coordenação local como previsto no WASG da IATA.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e informa que foi incluído artigo na resolução encorajando a criação de comitês de consulta e coordenação.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 6º, §3º.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19141</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Inclusão de texto no referido artigo:                  Art. 12º É permitida a troca de slots entre empresas de transporte aéreo, quando efetuada em número equivalente, mediante convalidação da ANAC que avaliará as características de cada operação e a capacidade aeroportuária declarada.                  §1º A troca de slots entre diferentes empresas de transporte aéreo poderá ser anulada caso uma delas deixe de operar o slot depois de efetuada a troca, excetuando-se a troca realizada entre empresas de transporte aéreo pertencentes ao mesmo grupo econômico.                  §2º É vedada a troca de slots que tenham sido alocados para empresa entrante, exceto:                  I - se a operação da série de slots tiver obtido histórico de slots por 3 (três) temporadas equivalentes;                  II - se ambas as empresas de transporte aéreo forem empresas aéreas entrantes na alocação da série de slots;                  III - se a troca de slots beneficiar a infraestrutura aeroportuária, a critério, devidamente fundamentada, da equipe designada como responsável pelas atividades de coordenação e alocação de slots.                   §3º Uma empresa aérea entrante, que esteja postulando operar em um aeroporto coordenado, deve demonstrar ao menos 1 ano de experiência recente, eficiente e com qualidade de serviços em operação regular de transporte de passageiros sob as regras do RBAC 121 ou equivalentes de países nível 1 da OACI.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  A ABEAR entende que, para garantia da qualidade dos serviços prestados pelos operadores regulares brasileiros em aeroportos coordenados, é de vital importância para os mercados primários e secundários de slots o estabelecimento de pré-requisitos que demonstrem altos níveis de capacidade operacional e de prestação de serviços ao usuário final.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                   A ANAC agradece a contribuição e informa que entende a necessidade de estabelecimento de critérios de qualificação para acesso a infraestruturas específicas, onde há a saturação da infraestrutura aeroportuária. Isto é dado porque a introdução de um operador aéreo ineficiente pode afetar não apenas a operação dos demais operadores que atuam na mesma infraestrutura, como resultado agregado da utilização daquela infraestrutura.                  Ademais, considerando a quantidade de contribuições neste sentido, entendeu-se que a própria Indústria compreende a necessidade de critérios de qualificação para acesso à infraestrutura concentrada e saturada.                  Desta forma, apenas para este caso e apenas em regra local, serão dispostos critérios de acesso que considerem experiência recente, eficiência e capacidade operacional.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b></p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Declaração de Aeroporto Coordenado de Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP), art 2º.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19142</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO II  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Alterar o texto do referido artigo para:            Art. 34º Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos arts. 32 e 33 desta Resolução, a avaliação dos seguintes critérios na alocação de slots:            I - maior série de slots (período de operação);            II - maior aeronave;            III - maior eficiência operacional; e            IV - maior promoção de concorrência no aeroporto.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Embora a chegada de uma empresa aérea considerada entrante possa trazer a ideia inicial de promoção da concorrência e de redução do yield geral de um par de cidades, esse resultado depende de um aumento geral de oferta associado. Tal aumento líquido da oferta também é necessário para impulsionar a mudança nos yields e favorecer a concorrência, o que não garante que uma empresa aérea entrante possa produzir um efeito positivo nesse aspecto. Considerando a Justificativa da ANAC para a revisão da referida Resolução 338 que é aumentar a contestabilidade e eficiência no uso da infraestrutura nesses aeroportos, a ABEAR entende que a operação com maiores, desde que mais modernas e mais eficientes aeronaves, observando também o conceito de sustentabilidade e abatimento de ruídos, traz mais garantias e, conseqüentemente, maior otimização do uso da infraestrutura em aeroportos coordenados.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>            A ANAC agradece a contribuição e informa que, em que pese a melhoria da eficiência na utilização de infraestruturas aeroportuárias coordenadas, entende-se que o tamanho da aeronave não é medida suficiente para determinar a eficiência operativa.            Neste caso, outros dispositivos que levam em conta o conceito de RPK (volume de passageiros quilômetro transportados) foram dispostos, de forma a buscar maior eficiência alocativa no Aeroporto de Congonhas (SBSP).            Já as questões ambientais, considerando emissão de CO2 e ruído, foi incluído no normativo o critério “melhor desempenho ambiental” para fins de desempate na alocação inicial.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b>            Art. 35 da Resolução e Declaração de Aeroporto Coordenado de Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP), art 2º.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19143</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso VII <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alteração de texto no referido artigo, inciso VII: Art. 1º Declarar coordenado o Aeroporto de São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP). § 1º A coordenação atenderá aos seguintes parâmetros, nos termos do art. 50 da Resolução nº XXX:A Superintendência competente da ANAC publicará Portaria específica descrevendo o processo de coordenação de aeroportos e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária. ..... VII - limitações de operação, relacionadas a aspectos técnicos: deverão constar da declaração de capacidade a ser emitida pelo operador do aeroporto, observado o prazo previsto no calendário de atividades, em estrito alinhamento com o responsável pelo controle do espaço aéreo e com os prestadores de serviços de transporte aéreo regular por meio de mecanismo estruturado de consulta e coordenação.	
<b>Justificativa:</b> Dada a importância do mercado operado em São Paulo, que representa 30% da oferta total do mercado doméstico brasileiro (dados pré-pandemia) e seus limites de capacidade por infraestrutura, é necessário garantir que o aeroporto de Congonhas seja utilizado de forma mais eficiente possível. Sendo assim, sugere-se que, com a associação da 7ª e última rodada de concessões dos aeroportos, seja estipulado em normativa a ser definida pela ANAC, através do objeto desta Consulta Pública, que a declaração de capacidade de Congonhas seja feita de acordo com um modelo de mecanismo estruturado de consulta e coordenação, também com a participação dos prestadores de serviços de transporte aéreo regular que operam no aeroporto, com a finalidade de trazer a visão dinâmica dos lados Ar e Terra durante as operações com a finalidade de suportar as decisões a serem tomadas pelo operador do aeroporto, e assim evitar distorções operativas que possam impactar no conceito de “regularidade” e criar alocação de recursos desnecessários por parte dos prestadores de serviços de transporte aéreo regular para a manutenção dos históricos de slots.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e informa que foi incluído na Resolução texto que encoraja o estabelecimento de comitê para tratar de questões afetas à capacidade aeroportuária.  <b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 6º, §3º.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19144</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso VIII <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alteração de texto no referido artigo, inciso VIII: Art. 1º Declarar coordenado o Aeroporto de São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP). § 1º A coordenação atenderá aos seguintes parâmetros, nos termos do art. 50 da Resolução nº XXX: A Superintendência competente da ANAC publicará Portaria específica descrevendo o processo de coordenação de aeroportos e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária. ..... VIII - meta de regularidade para avaliação da eficiência na utilização das séries de slots no aeroporto: 80% (oitenta por cento);	
<b>Justificativa:</b> A ABEAR entende que a adoção dos padrões internacionais garante uma necessária estabilidade regulatória, econômica e legal a longo prazo, o que é vital para atrair (e manter) investidores de peso no extremamente demandante (em termos de caixa) mercado da Aviação Comercial. O cumprimento de metas de performance, como a regularidade, se dá através de fortes investimentos em aeronaves e tripulações de reserva, elevados níveis de estoque e ferramental extremamente sofisticado, entre outros exemplos. Dada a fortíssima ligação dos diversos fatores em Congonhas como por exemplo, tráfego aéreo, capacidade de pátio e terminais, futura concessão que vai demandar obras significativas e, conseqüentemente, trazendo uma modernização e melhor adequação da infraestrutura disponível, a ABEAR considera como necessário que o aumento de capacidade de um aeroporto coordenado seja acompanhado de uma revisão dos requisitos atuais de regularidade impostos aos prestadores serviços de transporte aéreo regular (regularidade de 90%). Vale destacar que Congonhas (CGH), em 2018 e antes da pandemia, teve forte desempenho de On Time Performance (85%) entre aeroportos do mesmo tamanho, com densidades proporcionais de tráfego similares e também se destacou entre pares globais selecionados como DCA (Aeroporto Ronald Reagan em Washington – 83%), HND (Aeroporto Internacional de Tóquio – 86%), LGA (Aeroporto de LaGuardia em Nova York – 80%), EWR (Aeroporto Internacional de Newark em Nova York – 77%) que aplicam os princípios e parâmetros globais estabelecidos pelo WASG da IATA. Além disso, as empresas aéreas atuantes em CGH vêm demonstrando, durante anos consecutivos de operação, as devidas capacidades de estarem no mesmo nível de regularidade de reconhecidas empresas aéreas atuantes nos mercados internacionais acima citados. A ABEAR também entende ser de extrema importância que haja uma simetria de critérios de requisitos de regularidade entre Congonhas e os demais aeroportos coordenados brasileiros.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que entende os fundamentos da contribuição recebida. Considera, no entanto, que a infraestrutura do aeroporto de Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP) é diferente dos demais aeroportos brasileiros e necessita de critérios especiais que façam frente às suas características. É observada, ainda, que a exigência atual de meta de regularidade pode ser causa de ineficiências operativas. Neste sentido, é proposta uma adequação da meta de regularidade de 90% para 85% - ainda diferente dos demais aeroportos brasileiros. Reforça-se que essa alteração possibilita um aumento de cancelamento de slots em 50%.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

Declaração de Aeroporto Coordenado de Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSF), art. 1º, inciso VII.



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19145</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso X <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Manutenção do texto no referido artigo, inciso X: Art. 1º Declarar coordenado o Aeroporto de São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP). § 1º A coordenação atenderá aos seguintes parâmetros, nos termos do art. 50 da Resolução nº XXX: A Superintendência competente da ANAC publicará Portaria específica descrevendo o processo de coordenação de aeroportos e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária. ..... X – quantidade máxima de slots por dia para ser considerada empresa aérea entrante: 54 (cinquenta e quatro) slots/dia;	
<b>Justificativa:</b>  Levando em consideração que a recomendação da IATA, por meio do WASG, é a base utilizada pelos mercados mais desenvolvidos do mundo para a alocação de slots no que toca à definição de empresa aérea entrante, ou seja, aquela que já detém no máximo 06 slots/dia, nota-se que o proposto pela ANAC, 54 slots/dia, representa um número significativamente maior do que o aplicado em outros mercados desenvolvidos. A ABEAR entende ser muito importante que esta referência ao menos não seja alterada para cima no âmbito da evolução resultante das contribuições à presente consulta pública.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e informa que, em análise empírica do resultado da alteração da quantidade de slots para considerar uma empresa nova entrante, aliado aos objetivos regulatórios, optou-se por seguir o WASG estabelecendo, em cada declaração de capacidade, o número compatível com a versão mais atual do WASG. No entanto, para o aeroporto de Congonhas (SBSP), outras medidas regulatórias foram tomadas (verificar a Declaração de Aeroporto Coordenado de Congonhas - SBSP).	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Declaração de Aeroporto Coordenado de Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP), art. 1º, inciso IX.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19146</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso XI  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Alteração de texto no referido artigo, inciso XI:                  Art. 1º Declarar coordenado o Aeroporto de São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP).                  § 1º A coordenação atenderá aos seguintes parâmetros, nos termos do art. 50 da Resolução nº XXX:A Superintendência competente da ANAC publicará Portaria específica descrevendo o processo de coordenação de aeroportos e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária.                  .....                  XI - percentual do banco de slots que será distribuído às empresas aéreas entrantes no aeroporto: 80% (oitenta por cento).</p>	
<b>Justificativa:</b>	
<p>A ABEAR, considerando um dos seus pilares, que é o alinhamento da indústria brasileira com as melhores práticas internacionais, observa ser o número proposto de 54 slots/dia para uma empresa aérea ser considerada entrante em Congonhas significativamente maior ao aplicado em outros países. Tal número já inseriria em um cenário competitivo qualquer nova empresa entrante no mercado de um aeroporto coordenado como o de Congonhas. Sendo assim, para evitar um maior distanciamento da regulação brasileira das melhores práticas mundiais, distorções que podem impactar os investimentos já realizados para médio e longo prazos e o incentivo à competitividade para as empresas aéreas atuantes, a ABEAR entende que, caso haja o aumento da capacidade do aeroporto de Congonhas, deveria acontecer a alocação mínima de 20% dos novos slots para as empresas aéreas atuantes. Alocar um percentual de slots para as empresas aéreas atuantes em Congonhas cria um grande incentivo ao aumento contínuo da qualidade de serviços e da performance, possibilitando também a expansão da malha aérea de voos para destinos ainda não explorados a partir deste aeroporto, pois a tendência de uma empresa aérea entrante é focar em mercados de maiores yields.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, como explicitado no decorrer das análises constantes do processo de revisão normativa, o aeroporto de Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP) é considerado singular e, portanto, carrega características que demandam atenção no processo regulatório. Considerando a situação de concentração de slots com apenas duas empresas, de maneira prolongada, a priorização, neste momento, será de destinar 100% do banco de slots para novos entrantes. Isto não representa, no entanto, que empresas aéreas incumbentes não receberão slots, visto que o número de slots diários para considerar um operador aéreo novo entrante acompanhará, sempre que possível, os valores estabelecidos pelo WASG – hoje em 6 slots diários. Ademais, considera-se ainda que a permissão de cessões de slots entre empresas aéreas de grupos distintos tende a relativizar o problema em tela, permitindo novas formas de um operador aéreo adquirir slots.</p>	
<b>Itens alterados da proposta:</b>	
N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19147</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso XIV  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Alteração de texto no referido artigo, inciso XIV:                  Art. 1º Declarar coordenado o Aeroporto de São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (SBSP).                  § 1º A coordenação atenderá aos seguintes parâmetros, nos termos do art. 50 da Resolução nº XXX: A Superintendência competente da ANAC publicará Portaria específica descrevendo o processo de coordenação de aeroportos e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária.                  .....                  XIV - limite de participação percentual de slots no aeroporto: 49% (quarenta e nove por cento).</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  A ABEAR, representando suas empresas associadas, entende que cada aeroporto coordenado ao redor do mundo possui suas características específicas de mercado e operação. Vale destacar, por exemplo, que aeroportos como Heathrow, LaGuardia, Washington Reagan ou Dulles apresentam características muito diferentes entre eles, porém seguem o mesmo eixo de regras de negócio que fortalecem os conceitos de segurança de investimentos, financeira e jurídica para investidores de médio e longo prazos. A ABEAR defende ser necessária a maior aderência possível aos padrões preconizados no WASG da IATA, mantendo posição contrária à existência de um limite no slot share, mesmo para aeroportos com características diferenciadas. Vale ressaltar que no Brasil, como no resto do mundo, vários aeroportos mostram condição de dominância de determinadas empresas aéreas onde a participação excede os 50% da capacidade local. No entanto, sendo este o critério proposto pela presente Consulta Pública, a ABEAR entende que a regulação relativa ao conceito slot share deveria considerar os seguintes pontos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O conceito de slot share deveria ser aplicado sobre a capacidade total do aeroporto em questão e não sobre a base de slots alocados;</li> <li>- Isoladamente, o conceito de slot share não deveria ser o diluidor da base de slots de uma empresa aérea atuante que opera com eficiência comprovada por vários anos;</li> <li>- O conceito de slot share deve ser sempre definido em regulação mais alta da ANAC, aprovada por Diretoria Colegiada e, sendo adequado, após Consulta Pública, com a finalidade de evitar qualquer questionamento externo ao processo; e</li> <li>- Por fim e para evitar distorções que possam afetar a segurança de investimentos, financeira e jurídica de quem já investe ou possa investir no mercado brasileiro, a ABEAR defende que o slot share deveria ser de 49% e não os 40% ora propostos nesta Consulta Pública.</li> </ul>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que dos aeroportos citados, Ronald Reagan National e Washington Dulles não são aeroportos coordenados em acordo com o WASG; o Aeroporto de Laguardia é aeroporto facilitado (nível 2). Já o aeroporto de Heathrow que é coordenado (nível 3) e concentrado, é objeto de estudos que visam o aprimoramento de regras de alocação de <i>slots</i> capazes de melhorar a eficiência no uso de slots e aspectos de acesso.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

O conceito de limite de participação de slots em um aeroporto, aqui chamado de “slot share” pelo participante, não faria sentido se aplicado em relação à quantidade total de slots enquanto sinônimo de capacidade de pista, visto que esta não é a única condicionante da infraestrutura. Por não se aplicar a infraestruturas não escassas, este limite de participação não representa distorções quando observado o quantitativo efetivamente distribuído, ao decorrer de uma alocação.

Esclarece-se que o limite de participação de slots aqui tratado considera uma única infraestrutura aeroportuária escassa e não se configura um limite absoluto pois é admitido o crescimento dessa participação por meio do recebimento de slots em alocação inicial. Além disso, proporciona que os investimentos sejam programados considerando outras infraestruturas e localidades nacionais, e não o crescimento em apenas um único aeroporto central.

De toda forma, foi ajustado o parâmetro em referência para 45%, considerando os slots efetivamente alocados. Esse valor é menos restritivo que o anteriormente adotado (40%), e permite o crescimento das incumbentes por meio da alocação inicial (dependendo do mercado) e por meio do mercado secundário, principalmente com a possibilidade de ampliação de capacidade.

**Itens alterados da proposta:**

Declaração de Aeroporto Coordenado de Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP), art. 1º, inciso XIII.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19148</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Exclude Article 1</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  As a general comment, IATA believes that this article is a description of what this Resolution includes. Unfortunately, IATA believes that the majority of the Resolution represents too much uncertainty for the airline industry compared to the international standards included in the Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG), in terms of lack of defined rules in several topics. As it can be reviewed in detail in the attached document called “IATA Submission. ANAC Brazil Consultation: Proposed Resolution 338 Airport Slots” (The Attachment), we believe that this resolution contains several aspects that are subjective and open for interpretation, which is a situation that is clearly against the international standards and the slot regulation philosophy applied in the rest of the world. For example, we consider that, if approved, with this Resolution ANAC would be taking decisions beyond their remit regarding barriers to entry/competition. In article 1, we refer especially to §4, where the level 4 concept is introduced. IATA is totally opposed to a new Level 4 or the reasons set out based on our understanding of the proposal. The following comments convey our views that will be expanded in The Attachment. Slot allocation rules should not enable the declaration of an airport to an artificial level due to non-related capacity issues that are subjective competition concepts that should not be under ANAC’s remit. With the proposed concept of a ‘Level 4’ airport ANAC is unilaterally changing the slot process outside of the established industry governance body responsible for adapting, evolving and improving global slot policy. The significance of this proposed change should not be seen to be contained within the Brazilian market, but a measured attempt to signal a departure from recognized industry standards. IATA strongly recommends ANAC reconsider such a significant deviation from the global solution for managing scarce capacity, such as the creation of new level concept. The proposal is not only focused on high scarcity of capacity but to propose conditions that imply barriers to entry, with potential damage to the contestability of the market and effective competition. Slot regulation should focus on regulating scarce capacity and managing that scarcity, but there is not precedence or justification that objectively justifies why ANAC should legislate to imply such barriers to entry. IATA believes the proposal by ANAC goes beyond their mandate/ remit with the inclusion of specific competition led, subjective elements in this regulation. If ANAC’s purpose is to find a solution to a competition situation, the slot regulation is not the vehicle to do this. We believe it’s beyond ANAC’s remit, or a coordinators, to decide on barriers to entry, with potential damage to the contestability of the market and effective competition, in any circumstance.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que durante o processo de revisão da norma, foi disposto o objetivo de manutenção da estabilidade regulatória expresso em termos de adesão às sugestões provenientes da Indústria por meio de práticas preconizadas pelo WASG. Desta forma, na resolução foi excluído o conceito de nível 4, adotando-se, sempre que possível, os conceitos do WASG.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Ocorre que nem sempre o preconizado pela Indústria coincide com as possibilidades e objetivos regulatórios, bem como não atende às necessidades locais. Desta forma, adaptações foram feitas na minuta para conter dispositivos do WASG dentro da realidade nacional. Bem como foram feitas adaptações na minuta de Resolução com o intuito de reduzir possíveis discricionariedades no processo.

Esclarece-se que a ANAC age dentro de suas prerrogativas legais, e do que foi estabelecido na Lei 11.182, e na Política Nacional de Aviação Civil.

De toda forma, entende-se que a nova Resolução de Slots está alinhada ao WASG, e questões específicas do mercado doméstico brasileiro serão tratadas por meio de regulamentação específica (regra local).

**Itens alterados da proposta:**

Foram excluídos/alterados todos os dispositivos que tratavam do aeroporto nível 4.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19149</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso II  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      IATA and its member airlines are totally against the proposed declaration of coordinated the Airport of São Paulo / Congonhas - Mr Freitas Nobre (SBSP) as level 4.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      improving global slot policy, being the WASB. The significance of this proposed change should not be seen to be contained within the Brazilian market, but a measured attempt to signal a departure from recognized industry standards.                      The proposal is not only focused on high scarcity of capacity but to propose conditions that imply barriers to entry, with potential damage to the contestability of the market and effective competition.                      Slot regulation should focus on regulating scarce capacity and managing that scarcity, but there is not precedence or justification that objectively justifies why ANAC should legislate to imply such barriers to entry. IATA believes the proposal by ANAC goes beyond their mandate/ remit with the inclusion of specific competition led, subjective elements in this regulation.                      Unfortunately, ANAC has decided to propose changes in the Slot regulation that not only deviates from the WASG and the recent changes that they actively contributed to, but also brings an unprecedented risk to the slot coordination for airlines and airports with the creation of a new level of coordination, level 4, based on elements that have no direct relation to scarce capacity management and slot allocation, but with competition elements that shouldn't be managed by ANAC nor by a Slot regulation.                      With this new slot coordination concept, ANAC is including elements such as barriers to entry that could damage competition. Also, the declaration of an airport solely by ANAC using subjective criteria to decide on any single element of the slot allocation rules by airport is not aligned with global best practice. ANAC BoD is entitling itself to decide on the pillars of the slot allocation rules for each individual airport in highly congested environments, such as usage rules, the minimum series of slots and retimings policy under the umbrella of "potential barriers to entry". The true barrier to entry and growth to compete is a lack of infrastructure, which can only be temporarily addressed – not solved – by application of the WASG.                      Our members are very concerned about the proposed regulation and the inclusion of new ideas that have not been tested elsewhere and without industry support.                      IATA believes the reasons, that are competition related brought by CADE, are not the right reasons to decide on a new level of airport with such terrible consequences for the industry, such as preventing current operators to grow and applying very unfair conditions to keep their historic.                      Additionally, IATA regrets the lack of reference to any consultation with airlines at a Coordination Committee regarding this level change of CGH.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta não inclui a criação de barreiras a entrada. Pelo contrário, os dispositivos foram trazidos para relativizar barreiras existentes como resultado da própria regulação de slots baseada em mecanismos propostos pela Indústria, como a perpetuação de direitos históricos de uso da infraestrutura aeroportuária escassa. A prevalência de históricos não sse baseia em uma avaliação de impactos provenientes de sua aplicação sem que a eficiência do uso da infraestrutura seja minimamente avaliada.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

De qualquer forma, na resolução foi excluído o conceito de nível 4, adotando-se, sempre que possível, os conceitos do WASG.

A ANAC age dentro de suas competências legais, seguindo políticas regularmente estabelecidas dentro de um processo soberano de definição de prioridades.

Por fim, a ANAC incluiu artigo encorajando o estabelecimento de um comitê de capacidade.

De toda forma, entende-se que a nova Resolução de Slots está alinhada ao WASG, e questões específicas do mercado doméstico brasileiro serão tratadas por meio de regulamentação específica (regra local).

**Itens alterados da proposta:**

Art. 6º, §3º. Além disso, foram excluídos/alterados todos os dispositivos que tratavam do aeroporto nível 4.



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19150</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso VIII  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      IATA can't support why in such a congested airport like CGH, ANAC is requesting this high level of regularity art VIII. This is forcing airlines to operate even over the demand to ensure they meet regularity.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      IATA finds extremely costly for the airlines to meet this regularity currently required for CGH to airlines. Airlines needs to keep in the ground for back up between 3 and 4 aircraft only to meet this request together with the rest of performance challenges they need to face when operating to such a congested airport.                      With new capacity being allocated to airlines, we don't understand why ANAC is going to oblige also new entrants and non-new entrants to operate after having access to this market or increasing their presence in the market such high regularity target. It's going to be extremely costly and difficult for new entrants to keep it after having been allocated the slots.                      Usage rule vs real use of slots. Airlines need to plan over 95%, slot use, to be able to achieve 80% usage rule. Mott Mac Donald modelling based on random cancellations showed that it's not directly related the use/lose rule versus slot use .                      In normal times, the 80/20 rule results in a certain probability failure when average slot use is high (aprox 95%). The chance of failure is higher for short series lengths (as fewer cancellations are permitted). 80% regularity usage rule implies approximately 95% overall slot use.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não foi encontrada fundamentação empírica nos documentos apresentados que corrobore com a informação de que empresas de transporte aéreo planejam mais de 95% de uso de slots para atingir 80% de regularidade.                      Desta forma, a alteração proposta no valor da meta de regularidade foi feito no sentido de aproximar a meta do aeroporto de Congonhas (SBSP) à dos demais aeroportos, sem perder a referência de que se trata de um aeroporto singular.                      Nesse sentido, esse parâmetro foi alterado na declaração de aeroporto coordenado de Congonhas (SBSP), sendo adotado o valor de 85%.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>Declaração de Capacidade Aeroportuária de Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP). Foram estabelecidas regras locais para o aeroporto.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19151</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso XIV  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      IATA strongly disagree with ANAC in limiting historic in new concept of level 4. That will limit route development and airline investment to the harm of consumers and Brazilian aviation.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Despite IATA's recommendation in 2020 ANAC consultation not to limit historic because would limit route development and airline investment to the harm of consumers and Brazilian aviation, ANAC has decided to do so with newly capacity allocation. With the proposed regulation ANAC establishes that airlines that have a percentage share of slots at the airport in excess of the limit set out in the coordinated airport declaration are prevented from receiving new slots on the initial allocation. Besides ANAC also has proposed that after the initial allocation, the new slots allocated to air carriers that have a slot percentage share at the airport higher than the limit defined in the coordinated airport declaration are not be eligible for historic slots. Without justification ANAC has decided to create an artificial level of coordination to limit historic based in parameters that don't have anything to do with their remate, managing scarce capacity, and entitling themselves to decide on competition elements such as barriers to entry. ANAC shouldn't include any element of this to declare a level change and most concerning to unilaterally decide to deviate from the global solution establishing specific unique initial slot allocation rules that are totally against the current operator's expectations at level 3 airports that might be declared level 4. ANAC is changing the rules of the game deviating from not only from the international standard but also with the current Regulation 338 which was regulating slot coordination without introducing not slot, capacity related issues. ANAC shouldn't become a Competition Authority as CADE shouldn't become a Slot regulator or influence Slot regulation. Unfortunately, ANAC has decided not to follow IATA's recommendation to update the Resolution 338 following WASG and the new initial allocation rules but instead has decided to create new rules for allocation that consciously challenges WASG and the Strategic review on new entrant and market access. ANAC has proposed that airlines that have a percentage share of slots at the airport in excess of the limit set out in the coordinated airport declaration are prevented from receiving new slots on the initial allocation and that after the initial allocation, the new slots allocated to air carriers that have a slot percentage share at the airport higher than the limit defined in the coordinated airport declaration are not be eligible for historic slots deviating completely from WASG and IATA's recommendation. This is preventing any growth in any level 4 airports while this declaration is in force. Regarding the maximum limit of slots that a company or economic group can have at a certain airport, we understand that for the time being, this situation would only apply to Congonhas airport, but following this line is an exposure to risk. There are other airports in Brazil where this limit (currently 40% of the proposal) is already close to being reached or has already surpassed this limit.                       There is no precedence to this cap at worldwide level. Aviation is a sector that requires such large and constant investments - but with a slow return and only very well-prepared groups manage to make money with this business. Therefore, with a system capping on slot acquisition implies that only small groups could grow.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que age dentro de suas competências legais estabelecidas em lei, age no sentido de minimizar barreiras regulatórias existentes para que a infraestrutura aeroportuária brasileira esteja disponível a todos os que pretendem utilizá-la. São ressalvados mecanismos que visem promover os objetivos regulatórios estabelecidos, tais como a promoção da concorrência e eficiência, especialmente em infraestruturas saturadas e concentradas. Isso não significa que a ANAC está criando barreiras à entrada. Muito pelo contrário, com o novo normativo, são relativizadas as barreiras existentes buscando promover não só o acesso como também a eficiência de uso de uma infraestrutura que, em última análise, pertence a sociedade brasileira.

Desta forma, no processo de revisão normativa em pauta buscou esgotar todas as possibilidades regulatórias em termos de impactos e promoção dos objetivos regulatórios. É de conhecimento de que em infraestruturas aeroportuárias com altos níveis de concentração e saturação, países utilizam-se de regras locais que se distanciam do WASG, especialmente em busca de utilização eficiente que não é obtida por meio da aplicação de regras existentes.

De toda forma, foi alterada a questão da empresa aérea não receber históricos de slots em caso de terem sido recebidos na alocação inicial. Ou seja, caso a empresa receba o slot, mesmo acima do limite de participação, a esses slots serão concedidos históricos de slots.

Além disso, apenas para o aeroporto de Congonhas (SBSP) foi estabelecido tal limite como regra local,

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19152</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Considerations to level 4</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  A new level concept without industry support.                  IATA and members encourage ANAC to work with the time-tested approach of defining a specific local solution to remedy a situation that is unique to Congonhas Airport, not reshape global airport slot policy unnecessarily and unilaterally. The problem defined by CADE to be solved through slot allocation is already an unusual approach considering how other competition remedies work when intending to shape the market, however recognizing there are legitimate objectives of defining a specific ‘rule’ for the allocation of capacity at Congonhas, we urge ANAC to reconsider their approach. Alternative solutions for CGH . Local rule.                  Our recommendation would be to consider a ‘local rule’ or legally agreed guideline for allocating slots at CGH according to their objectives. It would provide the guidance the coordinator needs to ensure legitimacy of their decision making, deliver government objectives and ensure a transparent process. It could be limited to a specific period or number of seasons, or be agreed as permanent, for CGH.                  Local procedures are sometimes required to complement the WASG, but no significant changes are required: IATA requests ANAC to be extremely cautious considering policy changes for specific and local situations that may warrant an isolated approach while adhering to global best practices. The principles of the WASG have fairly supported the allocation of capacity at airports, but it is also recognised that local procedures are sometimes required to complement the provisions of the WASG.                  Similarly, it can be the case that competition authorities assess a specific situation they wish to remedy on their own assessment, which drives particular allocation outcomes in terms of slots. But it should be borne in mind, these competition-driven approaches are not changing the slot coordination process, but administering a remedy to a competition assessment.                  Varying or complementary policies should be tailored to specific circumstances. For example, policies that support procedures for allocating slots at Congonhas would not necessarily be suitable for managing the allocation of future capacity and/or existing capacity at another airport with different demand, capacity, and operational characteristics. It is our understanding that ANAC is proposing a Level 4 designation specifically to remedy a situation which has developed through the previous pro rata approach to allocation and the desire to achieve specific outcomes from this. Therefore, our recommendation is these considerations should only apply to Congonhas.                  Variations or additions to WASG policies should be avoided as far as possible, but where there is justification for their temporary application, they must not depart from the core attributes of the WASG. To remain compatible with the WASG, policies should always be fair, neutral, transparent, and non-discriminatory; ensure consistency remains with the other end of the route and across networks; and balance certainty and flexibility, both commercially and procedurally.                  Where essential, local approaches must be tailored for specific circumstances and proven to be of greater benefit than existing policies through impact assessment                  No guidance should influence the neutrality of coordination decisions, however there are specific local circumstances that may warrant high level strategic guidance to the Coordinator Reallocation of slots of airlines leaving the airport.                  In the case of Congonhas airport, Brazil, there is a specific situation that has evolved as a result of the approach taken to allocate slots in a “pro rata” manner that is not aligned with the global standard WASG approach. IATA supports any remedy of the situation deemed appropriate by CADE also providing the coordinator with high level strategic</p>	

guidance. However, IATA opposes the concept of a new coordination level just to influence individual slot allocation decisions, which could be better resolved through a local guidance or rule.

Elimination of the pro-rata rule

IATA reemphasized to ANAC in its submission in 2020 its concerns with the divergence of the Brazilian slot regulation from the WASG. Unlike the WASG, the current Brazilian slot regulation provides (at article 22, paragraph 3) that competing airlines should be allocated the available slots pro-rata, thereby ensuring that any gap in slot holdings cannot decrease. IATA does not support this allocation approach neither has the WASG ever applied this.

The WASG does not permit this type of allocation, which is blind to the concerns (such as competition) of a specific airport. In fact, the WASG Edition 1 was updated to specifically inform stakeholders this is not the endorsed approach to allocation, to reaffirm the position. Instead, the WASG (section 8.4) provides several additional criteria which the coordinator should apply to decide between competing airline requests. This section importantly includes competition, as well as the type of service and market and the requirements of the travelling public and other users – all of which arguably would weigh in favor of a more balanced and competitive slot allocation, as was sought by CADE. This section also does not blindly bar any airline from receiving slots, avoiding (for example) a situation where a large incumbent is the only airline seeking to compete on a route solely operated by another large incumbent, but is prevented from doing so because of a blanket ban on any new slot allocations for that airline. These additional criteria have been proven to be effective and highly useable for coordinators worldwide.

IATA therefore again encourages ANAC to remove the clauses related to level 4 that diverge significantly from global best practice and adopt the additional criteria for slot allocation contained in the WASG. This would allow for a request-by-request analysis for the former Avianca Brazil slots while still applying criteria such as competition – and thereby prevent the unfair unbalance between new entrants and incumbents established for level 4 and the simple pro-rata distribution among new entrants which was the concern of CADE and is not supported by the WASG either.

We also recognize the competition authority may provide the coordinator detailed and definitive guidance in terms of slot remedies or a specific situation, such as that posed by CGH airport – recognized as a local rule or alternative guidance.

This does not require a redesignation of an airport to a new artificial airport level (Level 4).

#### **Resultado da Análise:** Acatada

#### **Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão recebida pela ANAC para melhoria de normativos sob o aspecto concorrencial, como a recebida do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) no contexto da realocação de *slots* procedentes da AVIANCA, não se confunde com um remédio concorrencial.

A ANAC estudou as sugestões e opta pelo tratamento da questão do aeroporto de Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP) dentro de uma regra local, com parâmetros diferenciados estabelecidos dentro da Declaração de Aeroporto Coordenado.

A distribuição “pro rata”, que na verdade refere-se ao critério igualitário de distribuição, já não constava da proposta em consulta pública e, no novo normativo, será considerado como regra local para o Aeroporto de Congonhas (SBSP).

De qualquer forma, na resolução foi excluído o conceito de nível 4, adotando-se, sempre que possível, os conceitos do WASG.

#### **Itens alterados da proposta:**

Foram excluídos/alterados todos os dispositivos que tratavam do aeroporto nível 4.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19153</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusion §4 Article 1	
<b>Justificativa:</b> As a general comment, IATA believes that this article is a description of what this Resolution includes. Unfortunately, IATA believes that the majority of the Resolution represents too much uncertainty for the airline industry compared to the international standards included in the Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG), in terms of lack of defined rules in several topics. As it can be reviewed in detail in the attached document called “IATA Submission. ANAC Brazil Consultation: Proposed Resolution 338 Airport Slots” (The Attachment), we believe that this resolution contains several aspects that are subjective and open for interpretation, which is a situation that is clearly against the international standards and the slot regulation philosophy applied in the rest of the world. For example, we consider that, if approved, with this Resolution ANAC would be taking decisions beyond their remit regarding barriers to entry/competition. In article 1, we refer especially to §4, where the level 4 concept is introduced. IATA is totally opposed to a new Level 4 or the reasons set out based on our understanding of the proposal. The following comments convey our views that will be expanded in The Attachment. Slot allocation rules should not enable the declaration of an airport to an artificial level due to non-related capacity issues that are subjective competition concepts that should not be under ANAC’s remit. With the proposed concept of a ‘Level 4’ airport ANAC is unilaterally changing the slot process outside of the established industry governance body responsible for adapting, evolving and improving global slot policy. The significance of this proposed change should not be seen to be contained within the Brazilian market, but a measured attempt to signal a departure from recognized industry standards. IATA strongly recommends ANAC reconsider such a significant deviation from the global solution for managing scarce capacity, such as the creation of new level concept. The proposal is not only focused on high scarcity of capacity but to propose conditions that imply barriers to entry, with potential damage to the contestability of the market and effective competition. Slot regulation should focus on regulating scarce capacity and managing that scarcity, but there is not precedence or justification that objectively justifies why ANAC should legislate to imply such barriers to entry. IATA believes the proposal by ANAC goes beyond their mandate/ remit with the inclusion of specific competition led, subjective elements in this regulation. If ANAC’s purpose is to find a solution to a competition situation, the slot regulation is not the vehicle to do this. We believe it’s beyond ANAC’s remit, or a coordinators, to decide on barriers to entry, with potential damage to the contestability of the market and effective competition, in any circumstance.	
<b>Resultado da Análise:</b> Acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que elaborou a presente proposta em conformidade com as suas competências estabelecidas em Lei, e em conformidade com políticas e diretrizes soberanas. Na revisão da proposta, o estabelecimento de um novo nível de coordenação (Nível 4) foi descartado.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

Foram excluídos/alterados todos os dispositivos que tratavam do aeroporto nível 4.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19154</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 2º <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Itens to be included in this future Portaria should be clear to bring certainty to the process.	
<b>Justificativa:</b> In article 2 it is established that a specific ordinance, portaria, will describe the process for coordinating airports and procedures for allocating and monitoring the use of airport infrastructure however this is not included in the consultation. Throughout the proposed regulation there are references to this portaria that will develop proceedings. IATA understands ANAC will use this portaria to provide clarification for airlines and guidance to the coordinator however for the airline community there are too many unknown and subjective elements that are still to be decided and developed that cause concern and uncertainty to the industry.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece a portaria não é incluída no presente processo de Consulta Pública, visto que inclui apenas procedimentos e não afeta direitos e obrigações estabelecidos pela resolução. Tanto é que desde 2014 já existe portaria similar estabelecimentos procedimentos acessórios à Resolução nº 338/2014, e isso nunca foi um problema para a indústria.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19155</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Several contributions to this Chapter	
<b>Justificativa:</b> Title I Chapter 1 Art. 3 IV Art. 3 III: Coordinated airport definition should be updated to WASG definition as follows: “Level 3 Airport: an airport where it is necessary for all airlines and other aircraft operators to have a slot allocated by a coordinator in order to arrive or depart at the airport during the periods when slot allocation occurs”. It’s essential to describe that at Level 3 airports, airline operators require a slot in order to access the airport facilities. This concept is missed in the proposed regulation. Art. 3 IV: IATA welcomes the definition of airports following the international standard including level 1, level 2 and level 3. However, IATA encourages ANAC to remove the entire concept of a new level, being a saturated coordinated airport: level 4. Airports should not be defined by non-capacity related and subjective criteria such as the perceived barriers to entry with potential damage to the contestability of the market and effective competition. For further details please check The Attachment. Art. 3 XI: We believe that this numeral should be corrected to include the concept of Series Return Deadline: the date by which airlines must return series of slot that they do not intend to operate, as set out in the Calendar of Coordination Activities. Art. 3 XII: IATA also would suggest removing the whole concept of declaration of level 4 by ANAC. IATA doesn’t understand the reasoning behind adding elements outside the reason of coordination which is lack of capacity or scarce capacity. For further details please check The Attachment. Art. 3 XIV and XX: These concepts should be updated according to the WASG regarding airport capacity declaration to include the process of Consultation, Coordination Committees, defined in the chapter of definitions of the WASG. In that sense, we believe that the WASG definition should be included making reference to the concept of maximum capacity “Coordination Parameters: the maximum capacity available for allocation at an airport considering the functional limitations at the airport such as runway, apron, terminal, airspace, and environmental restrictions declared by the airport or other competent body. “ Art. 3 XV and XVI: regarding definition of new entrant and incumbent should be updated to remove “established for this purpose in the coordinated airport declaration”. This concept shouldn’t be regulated in the airport declaration of each airport. The definition of new entrant and incumbent should be applied evenly and should be the same by ANAC for all coordinated airports. Art 3 XV defines an operating airline whose number of slots allocated per day are exceeding a limit imposed by ANAC in the declaration of each individual airport of level 3 or 4. It includes for this calculation the number of slots of the companies in the same economic group and under subjective criteria established in the coordinated airport declaration for each individual airport. With this proposal ANAC is clearly taking for granted that operating airlines with a relevant percentage of slots potentially harm competition and therefore has decided to put limit to their opportunity to grow at the airports they have been investing for seasons Operating airlines are strongly damaged by this proposed regulation for level 3 and level 4, and any future incumbent airlines. ANAC should have in mind that all airlines are new entrant and incumbents depending on the airport where they are based and their other airports.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

As a concept, WASG describes new entrant as “an airline requesting a series of slots at an airport on any day where, if the airline’s request were accepted, it would hold fewer than 7 slots at that airport on that day. In other words, an airline could schedule 3 rotations per day (3 arrivals and 3 departures, requiring 6 slots) as a new entrant.”

Art. 3 XXII: The possibility to let each of the coordinated airports to have a different concept of series of slots which is not aligned with the concept of certainty of allocation at both ends of the routes. Series of slots in combination with usage rules is the pillar of the whole slot coordination process, based on the use it or lose it rule.

There must be a consistent concept of series of slots for all level 3 airports in Brazil, but also same concept for all domestic and international operators, to ensure their schedules are compatible with the global coordination process. The proposal should include the global concept of series of slots included in the WASG “ Series of Slots: at least 5 slots allocated for the same or approximately same time on the same day-of-the-week, distributed regularly in the same season. “

The proposed XX is a massive deviation from WASG. It’s not only allowing the concept of a series to be different from WASG, but also allowing each airport to have a different concept. This will cause a legal uncertainty for all stakeholders at congested airports and leave too much margin for decision to ANAC without providing justification to deviate from worldwide best international practices.

Art. 3 XXIII: We believe that the definition should follow the WASG international standard: Airport Slot: a permission given by a coordinator for a planned operation to use the full range of airport infrastructure necessary to arrive or depart at a Level 3 airport on a specific date and time.

IATA would like to recommend to ANAC to consider the following additional definitions and concepts included in the WASG that are missed in the proposed regulations and are essential to be included in the Resolution, especially after the WASG Strategic Review which ANAC took an active participation in.

SAL (Slot Initial Allocation List message): standard message used by coordinators and facilitators to inform airlines of the results of Initial Coordination at a Level 2 or Level 3 airport.

Slot Pool (or Pool): the slots available at a Level 3 airport at initial allocation after unchanged historic slots are allocated, including any newly created slots.

**Resultado da Análise:** Parcialmente acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em relação a alteração de definições, é importante ressaltar que o requisito de slot para realização de uma operação é requerido na resolução e a ANAC considera que tal alteração de definição é desnecessária.

A criação de um novo nível de coordenação (nível 4) foi suprimida da nova proposta.

A ANAC alterou o normativo de forma a encorajar a criação de comitês de capacidade.

A definição da quantidade de séries de slots diários para qualificação de um novo entrante será disposta nas declarações de aeroporto coordenado e, salvo disposição em contrário (regra local), seguirão o preconizado pelo WASG.

Por fim, definições relacionadas a procedimentos e que não alteram direitos e deveres de empresas aéreas, serão reservados à Portaria.

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19156</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO II <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> IATA would like to suggest ANAC to include a reference to the best international practices known as the agreed industry solution for slot coordination which are the Worldwide Airport Slot Guidelines, WASG, agreed by ACI, WWACG and IATA through the global governance structure: Worldwide Airport Slot Board (WASB).	
<b>Justificativa:</b> ANAC has removed any reference to the WASG or international best practices in their proposed Resolution (Res.338 Cap II art.4) while countries like Colombia and Peru have just updated their regulations to incorporate the new changes in the WASG. This is a concern for all airlines and airports, operating to and within Brazil, because the industry must have the same legal certainty in Brazil that they have from other Slot regulations in the region. We would also suggest including some extra references in the airport coordination guidelines following principles and guidelines of WASG. Section 1. There are essential elements missed such as reference to consumers, to make the best use of full capacity and promote regular reviews of airport capacity which is completely missed in the proposed Resolution. We would suggest reviewing Title I Chapter II in line with Section 1 of the WASG, as follows: “1.1.1 Airport coordination is a means of managing airport capacity through the application of a set of rules contained in these Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG). Coordination involves the allocation of constrained or limited airport capacity to airlines and other aircraft operators to ensure a viable airport and air transport operation. Coordination is also a process to maximize the efficient use of airport infrastructure. 1.2.1 The prime objective of airport slot coordination is to ensure the most efficient declaration, allocation and use of available airport capacity in order to optimize benefits to consumers, taking into account the interests of airports and airlines. a) To facilitate consumer choice of air services, improve global connectivity and enhance competition at congested airports for passengers and cargo. b) To provide consumers with convenient schedules that meet demand, are consistent from one season to the next, and reliable in terms of their operability. c) To ensure that slots are allocated at congested airports in an open, fair, transparent and non-discriminatory manner by a slot coordinator acting independently. d) To realize the full capacity potential of the airport infrastructure and to promote regular reviews of such capacity and demand that enable effectual capacity declarations for slot allocation on a seasonal basis. e) To balance airport access opportunities for existing and new airlines. f) To provide flexibility for the industry to respond to regulatory and changing market conditions, as well as changing consumer demand. g) To minimize congestion and delays.	
<b>Resultado da Análise:</b> Acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece foram incluídos dispositivos na resolução quanto à adoção de melhores práticas internacionais, bem como foi reforçado que os parâmetros de coordenação especificados na declaração de aeroporto coordenado seguirão os padrões internacionalmente colocados pelo WASG, com exceção de regras locais (como, por exemplo, o aeroporto de Congonhas).	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

Art. 5º e art. 31 §2º.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19157</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO III <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Several contributions to this Chapter	
<b>Justificativa:</b> We believe that ANAC has omitted essential elements of the WASG related to how capacity declaration should be done, included in Sections 5 and 6 of the WASG. We also detected that ANAC has not included key responsibilities for the airport regarding coordination parameters, including consultation with stakeholders of the proposed coordination parameters defined in the WASG. According to WASG, the airport managing body should attempt to reach agreement on the appropriate coordination parameters with members of the Coordination Committee and relevant stakeholders. This is made up of the airlines, airport, ATC and coordinator observer. ANAC has not included an obligation to have the coordination parameters updated twice each year – in conjunction with the scheduling seasons and where airport constraints persist, the airport managing body should examine the capacity and implement the necessary capacity enhancements to allow for a re-designation to Level 2 or Level 1 at the earliest opportunity. After consultation with the Coordination Committee, the airport managing body or other competent body must decide and provide the coordination parameters to the coordinator as soon as possible, and at least 14 days, and not later than 7 days, before the Initial Submission Deadline. Additionally, ANAC only mentions the airport operator. There is no reference to all airlines in this process. This is a very concerning deviation from international standards, the WASG, agreed by ACI, WWACG and IATA. IATA would like to draw attention that little reference has been made to the newly reviewed and revised Section 6 of the WASG which establishes a detailed description on how the airport capacity declaration should be made. We also notice ANAC has not included any reference to the Coordination Committee, nor to any reference to consultation of the capacity with the stakeholders and especially with airlines operating to the level 3 airports. ANAC keeps the power to declare not only the capacity but also the level of coordination without including a Coordination Committee where airlines can be consulted and contribute to maximize effective use of capacity as the key stakeholders of the process. IATA urges ANAC to update Title I Chapter III as a whole, in order to follow the best international standards on the area of demand and capacity management for slot coordination establishing the obligation for the airport to conduct regularly a deep demand and capacity analysis, making the results of this analysis available to all relevant stakeholders well in advance of seasonal meetings. We also miss any reference to the obligation for the airport to consult the Coordination Committee, and other relevant stakeholders, on the results of the capacity analysis after which the coordination parameters are declared. Finally, there is no reference to the condition that coordination parameters should be reviewed by the Coordination Committee and other relevant stakeholders prior to making any changes. ANAC has not included any committee or forum where those responsible for infrastructure and the airlines should review and discuss coordination parameters before any declaration. This committee known as the Coordination Committee is included in all Slot regulations worldwide as an essential part of the process. The Coordination Committee should be established at a Level 3 airport to advise the coordinator on matters relating to capacity, slot allocation, and monitoring the use of slots at the airport.	

This committee provides consultation and transparency: principal pillars of any good regulation. Principal tasks of this committee are essential to slot coordination and help hugely to advise on the possibilities of adjusting the capacity of the airport; provide a body to which airport capacity providers (such as ANSPs or airport managing bodies) should communicate the methods used for determining coordination parameters; consult on capacity and coordination parameters, on which slot allocation are based; or advise on ways of achieving a better utilization of the capacity available.

Unfortunately, there is no single reference in the proposal to this committee or any reference on proper consultation on capacity analysis or coordination parameters with airlines operating to the airport.

Finally, there is also no obligation to have the coordination parameters reviewed twice each year by relevant stakeholders, normally at meetings of the Coordination Committee or an equivalent representative body. This review must occur in a timely manner to allow the declaration of coordination parameters to all stakeholders well in advance of each scheduling season as soon as possible and at least 14 days and not later than 7 days before the Initial Submission Deadline.

WASG

#### “5.4 ROLE OF AIRPORTS

5.4.1 The airport managing body or other competent body should attempt to reach agreement on the appropriate coordination parameters with members of the Coordination Committee and relevant stakeholders. The coordination parameters should be updated twice each year – in conjunction with the scheduling seasons. Where airport constraints persist, the airport managing body should examine the capacity and implement the necessary capacity enhancements to allow for a re-designation to Level 2 or Level 1 at the earliest opportunity.

5.4.2 After consultation with the Coordination Committee, the airport managing body or other competent body must decide and provide the coordination parameters to the coordinator as soon as possible and at least 14 days and not later than 7 days before the Initial Submission Deadline.

5.4.3 The airport managing body or other competent body should provide relevant information to the coordinator in order to assist in applying the additional criteria for slot allocation given in 8.4.1 d), e), and f), relating to the type of service and market, competition, and requirements of the travelling public and other users.

5.4.4 The airport managing body should fulfil its role in the slot monitoring process, as described in section 9 of these guidelines. “

#### **Resultado da Análise:** Parcialmente acatada

##### **Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o processo regulatório considera como inputs as políticas e diretrizes emanadas da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), bem como as orientações e contribuições recebidas ao longo do processo de revisão do normativo. É importante ressaltar, ainda, que um dos objetivos adotados para avaliar a nova norma em termos de estabilidade regulatória levou em conta a aderência a processos internacionais.

Desta forma, foi incluído expressamente na nova proposta a observação das práticas internacionais, desde que elas não contrariem disposições em contrário.

Além disso, não há necessidade de regulamentação de comitês, de coordenação ou de capacidade, pois isso na verdade poderia engessar o processo. Isso obviamente não impede a existência dos mesmos, principalmente quanto ao comitê de capacidade.

Quanto ao comitê de capacidade, a ANAC colocou dispositivo específico para tratar do assunto, de forma a incluir também as empresas aéreas na discussão (art. 6º, §3º)

E quanto ao comitê de coordenação, informa-se que a ANAC é a autoridade que determina ou não a coordenação de um aeroporto, mas de toda forma, existem na norma dispositivos que permitem a participação de empresas aéreas, aeroporto, controle de espaço aéreo nesse processo (art. 30).

##### **Itens alterados da proposta:**

Art. 5º; art. 31 §2º; art. 6º §3º.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19158</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO III <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Several contributions to this Chapter	
<b>Justificativa:</b> WASG “DEMAND AND CAPACITY MANAGEMENT 6.1 DEMAND AND CAPACITY ANALYSIS 6.1.1 The airport managing body or other competent body shall ensure that a thorough demand and capacity analysis, using commonly recognized best practice methods, is regularly conducted. The analysis should be completed in a timely manner to enable an official capacity declaration for coordination for each IATA season. At a minimum the analysis should be conducted whenever there are significant changes in airport infrastructure, operational practices, or patterns of demand. 6.1.2 The analysis should objectively consider the ability of the airport infrastructure to accommodate demand at applicable service levels, such as queue times, levels of congestion, and delay, while taking into account relevant airspace limitations set by local ATC authorities. This analysis should provide all relevant capacity limits of the runway(s), apron, terminal(s), and other airport facilities as deemed necessary. 6.1.3 The analysis should determine any infrastructure, operational, or environmental constraints that prevent demand being satisfied. The airport managing body should evaluate options in consultation with responsible parties for overcoming such shortages through infrastructure, operational, or policy changes and improvements, in accordance with the respective legal framework, where applicable. 6.1.4 The results of the analysis should be made available to all relevant stakeholders, including where applicable the members of the Coordination Committee, well in advance of seasonal meetings. 6.1.5 The objective of this analysis should be to improve the ability of the airport to accommodate demand and avoid, wherever possible, the need for the airport to change from Level 1 to Level 2 or from Level 2 to Level 3. 6.1.6 Another objective of this analysis should be to identify ways to reduce or remove the need for coordination which would result in changing the airport from Level 3 to Level 2 or Level 1 or from Level 2 to Level 1. 6.2 CAPACITY DECLARATION PROCESS 6.2.1 The airport managing body or other competent body should consult the Coordination Committee and other relevant stakeholders on the results of the capacity analysis after which the coordination parameters are declared. This should be done well in advance of each initial submission deadline and be made available to all relevant stakeholders. 6.2.2 The coordination parameters represent the maximum capacity available for allocation considering the functional limitations at the airport such as runway, apron, terminal, airspace, and environmental restrictions. 6.2.3 Coordination parameters establish the scheduling limits that can be coordinated or facilitated in a specified period of time. 6.2.4 Coordination parameters should be reviewed by the Coordination Committee and other relevant stakeholders prior to making any changes. 6.2.5 Coordination parameters should be provided to the coordinator or facilitator as soon as they are declared as soon as possible and at least 14 days and not later than 7 days before the Initial Submission Deadline.	

#### 6.9 SEASONAL REVIEW OF AIRPORT CAPACITY

6.9.1 The coordination parameters are reviewed twice each year by relevant stakeholders, normally at meetings of the Coordination Committee or an equivalent representative body. This review must occur in a timely manner to allow the declaration of coordination parameters to all stakeholders well in advance of each scheduling season as soon as possible and at least 14 days and not later than 7 days before the Initial Submission Deadline.

6.9.2 Late declarations or changes to coordination parameters after the Initial Submission Deadline should be avoided.

WASG

#### 5.6 ROLE OF THE COORDINATION COMMITTEE

5.6.1 The Coordination Committee is established at a Level 3 airport to advise the coordinator on matters relating to capacity, slot allocation, and monitoring the use of slots at the airport. Sub-groups of the Coordination Committee, such as a Slot Performance Committee, can be used to focus on specific functions of the Coordination Committee, or topics of relevance.

5.6.2 The principal tasks of the Coordination Committee are to: a) Advise on the possibilities of adjusting the capacity of the airport;

b) Provide a body to which airport capacity providers (such as ANSPs or airport managing bodies) should communicate the methods used for determining coordination parameters;

c) Consult on capacity and coordination parameters, on which slot allocation are based;

d) Advise on ways of achieving a better utilization of the capacity available;

e) Mediate in case of complaints from airlines or other aircraft operators related to slot allocation or slot monitoring which cannot be resolved between the airline or other aircraft operator and the coordinator in a mutually agreeable way;

f) Consider any problems related to transparency or sharing of data;

g) Consider any serious problems for new entrants at the airport concerned;

h) Oversee the activities of the sub-groups of the Coordination Committee, such as a Slot Performance Committee, where these exist;

i) Advise the coordinator on methods and parameters of slot monitoring, where a Slot Performance Committee does not exist;

#### **Resultado da Análise:** Parcialmente acatada

##### **Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a declaração de capacidade aeroportuária é de responsabilidade do operador aeroportuário, conjuntamente com o responsável pelo espaço aéreo. Em que pese essa responsabilidade, o normativo prevê a possibilidade de discussão com os demais stakeholders.

Neste sentido, visando atender ao máximo as disposições aqui contidas, tais elementos foram levados em conta nos termos do proposto no art. 5º da resolução.

Além disso, não há necessidade de regulamentação de comitês, de coordenação ou de capacidade, pois isso na verdade poderia engessar o processo. Isso obviamente não impede a existência dos mesmos, principalmente quanto ao comitê de capacidade.

Quanto ao comitê de capacidade, a ANAC colocou dispositivo específico para tratar do assunto, de forma a incluir também as empresas aéreas na discussão e de forma que esse comitê pudesse ser criado (art. 6º, §3º)

E quanto ao comitê de coordenação, informa-se que a ANAC é a autoridade que determina ou não a coordenação de um aeroporto, mas de toda forma, existem na norma dispositivos que permitem a participação de empresas aéreas, aeroporto e controle de espaço aéreo nesse processo (art. 30). Isso não afasta obviamente a necessidade de fundamentação pela ANAC quanto à coordenação ou não de um aeroporto. O que acontece é que a área técnica elabora uma Nota Técnica com análise de demanda x capacidade, fundamentando por meio de estudos específicos a alteração de nível de um aeroporto. Lembrando que esse processo é encaminhado à Diretoria Colegiada da ANAC (Decisão de declaração de aeroporto coordenado) para deliberação.

##### **Itens alterados da proposta:**



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Art. 5º; art. 6º §3º.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19159</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO IV <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclui referências do Level 4	
<b>Justificativa:</b> As previously stated, IATA is totally opposed to a new Level 4 or the reasons set out based on our understanding of the proposal. The following comments are also expanded in The Attachment. Slot allocation rules should not declare an airport due to non-related capacity issues but subjective competition concepts that should not be under ANAC's remit. In that sense, we suggest to eliminate the reference to Level 4 airports completely.	
<b>Resultado da Análise:</b> Acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece excluiu todas as referências ao nível 4.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Foram excluídos/alterados todos os dispositivos que tratavam do aeroporto nível 4.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19160</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Several contributions to this Chapter	
<b>Justificativa:</b> Art 12 and 13 Slot mobility is enhanced by the WASG. Various types of slot mobility bring efficiency to the slot system, with benefits for the consumer and optimal use of capacity. Transfer and exchange of slots, as well as secondary trading are detailed below. IATA supports each of these types of slot mobility where permitted in local law. The WASG section 10 defines a slot swap as a one-for-one exchange of slots between airlines at the same airport. Slot swaps take place frequently and are beneficial to improving airline positions towards their preferred slots. All slot swaps are processed by the slot coordinator who carries out checks to make sure swaps are viable. Slot swaps are complimentary to coordinator slot allocations. Coordinators should recommend swaps between airlines, but airline-to-airline discussions may result in solutions that are not obvious to a coordinator. Airlines, after all, are best placed to understand how much flexibility they have in their own plans. Slot swapping is fundamental to the process, but IATA recognizes that it might be improved through regulations in terms of information publication by the coordinator: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensuring the transparency and availability of data online in a complete, up-to-date, and easily analyzed format; and</li> <li>• Ensuring slots are not route- or service-type specific, in order to protect flexibility and promote the potential for swaps.</li> </ul> Chapter V could be reviewed to incorporate clauses regarding Shared operations following WASG Section 8.14 and Section 10. A shared operation is the use of one airline's slot by another airline under an operational or commercial arrangement. This is a common practice which results in a greater sustainability of flights. Shared operations are common across the industry. For example: certain airlines following a business model of operating services on behalf of other airlines. Airlines that cooperate in a network can increase their flexibility to use the best matching timings for the relevant (geographical) market and use each other's slots to improve the connectivity in that network. Or Wet leases are in high demand due to aircraft types being grounded, such as the Boeing 737-Max or the Boeing 787 Trent engine problems. Shared operations improve the resilience of schedules to the consumer and should continue as an option for airlines to make the most efficient use of their slots. When an airport is 'gridlocked,' this flexibility can increase the efficient use of its capacity. According to WASG Section 10 and Section 8. 13.2. The transfer of a slot from one airline to another is referred to as a slot transfer. (Unlike a slot swap, a slot transfer only sees a slot going in one direction). Slot transfers are an efficient way to ensure that capacity continues to be consistently utilized on a temporary or permanent basis. Depending upon the characteristics of a transfer, it may be referred to as a slot trade or a slot lease. The WASG requires airlines to operate a slot for two equivalent seasons before a transfer may be made. As with historic precedence, therefore, the rights to a slot need to be earned prior to a slot transfer. Slot transfers facilitate a smoother exit of an airline from the market since slots may be traded or leased, resulting in opportunities for other airlines to grow and enter the market. Without slot transfers, the scarcity of slots at an airport can make the decision to exit a market more difficult due to the potential lack of opportunity to re-enter the market where there is insufficient capacity.	

Slot transfers – secondary trading. Secondary slot trading is a permanent transfer of a slot. This provides a means by which to trade slots when there is a willing buyer and seller. It also provides a mechanism for those carriers who no longer can make best use of their historic slots to find another carrier on the secondary market who is willing to compensate them for the slots they give up at a value they both feel it is worth.

Compensation for relinquishing the right to a slot to another willing carrier can be for either (or both) monetary or other consideration, as agreed by the airlines involved.

Where permitted, regulations regarding slot trading should be consistent and transparent, following global best practices.

However, slot trading remains a niche solution for particular circumstances, rather than a general principle. It is generally only used at airports where there is little to no capacity remaining and is not seen where infrastructure is sufficient to meet demand.

**Resultado da Análise:** Parcialmente acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a adoção de regra que permita que empresa aérea diversa daquela designada pelo slot realize tal operação possui potencial de causar desvios do processo estabelecido, além de inviabilizar ações de fiscalização do uso de slots.

Já existe no normativo atual (Res. 338/2014) a possibilidade de troca de slots entre empresas aéreas, e a nova resolução implementa o mercado secundário com algumas regras de contorno para as transferências de slots.

Lembrando que no próprio WASG é colocado de forma que se permita a transferência do slot (mercado secundário), desde que seja permitido no país. Então, cada país poderia segundo o próprio WASG dispor sobre a questão da transferência dos slots.

*8.12.1 Slot transfers between airlines, whether or not for compensation or consideration, **may only take place where they are not prohibited by the laws of the relevant country.** Slots may only be transferred to another airline that is serving or planning to serve the same airport.*

**Itens alterados da proposta:**

Art 14 e art. 15.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19161</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO VI <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Several contributions to this Chapter	
<p>Justificativa:</p> <p>Art. 15: We consider that in this article, as in previous, ANAC decided to omit any reference to consultation with airlines regarding reduction of capacity together with other elements of the WASG related to this process such as timing and communication of such reduction. ANAC omitted basic elements such as communication and transparency of the process.</p> <p>As per WASG, if a planned capacity reduction is unavoidable the Coordination Committee must be consulted during the decision process and as soon as possible before any reduction of capacity occurs, as it can be determined as follows:</p> <p>“WASG 6.10 REDUCTION IN AIRPORT CAPACITY</p> <p>6.10.1 If a planned capacity reduction is unavoidable the Coordination Committee must be consulted during the decision process and as soon as possible before any reduction of capacity occurs. In all cases, airlines’ historic slots must be honored. The coordinator, or other competent body, must communicate the capacity change to all relevant stakeholders well in advance of each scheduling season as soon as possible and at least 14 days and not later than 7 days before the Initial Submission Deadline for the SC.</p> <p>6.10.2 Unplanned capacity reductions may occur which are impossible to discuss in advance with the Coordination Committee. If the reduction is ongoing, however, the Coordination Committee must be consulted as soon as possible regarding the impact of the ongoing reduction on future operations. In all cases, airlines’ historic slots must be honored.</p> <p>6.10.3 A capacity reduction after the Initial Submission Deadline, or a capacity reduction that cannot accommodate historic slots must be avoided except in exceptional circumstances. “</p>	
Resultado da Análise: Não acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que alterou a resolução com vistas a encorajar a criação de comitês de capacidade. De qualquer forma, já existe no Brasil discussões muito colaborativas com a indústria quando o aeroporto planeja executar alguma obra.</p> <p>E obviamente, sempre é dada a prioridade para a manutenção dos históricos em caso de redução de capacidade. É importante mencionar que o art. 15 se trata de situações emergenciais fora da possibilidade de planejamento.</p> <p>Importante mencionar que todo o processo da ANAC é pautado pela transparência e publicidade dos atos praticados. Inclusive são atos fundamentados tecnicamente.</p>	
<b>Itens alterados da proposta:</b>	
N/A	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19162</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO II - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> The facilitator should be an independent intermediate which ensures transparency through the entire process.	
<b>Justificativa:</b> IATA understands that currently the Schedule Facilitated (Level 2) airports in Brazil are facilitated by airports. Not only is the concept of ‘airport of interest’ not aligned to international standards, but also it provides that a non-independent facilitator assumes the schedule facilitation. Neither the airport nor the airlines should assume this role – even under the supervision of a third party. There is also a lack of clarity and certainty about how the schedule facilitator will fulfil the monitoring role. IATA strongly opposes that the airport management body – which is clearly not an independent or neutral party – should assume any monitoring role as to airlines’ operations. Level 2 airports should be declared as such only when there are problems of capacity and there is potential for congestion during some periods of the day, week, or season. Level 2 airports should not be declared only for the purpose of data gathering. IATA therefore recommends that ANAC aligns the Brazilian slot regulation by adopting the WASG principles for Level 2 airports and providing a truly independent entity to fill the facilitation role for those airports. Art 19 and 20: As IATA, we consider that these articles should be reviewed and updated according to what the WASG defines as a rule for facilitated airports. Interestingly to see that any airline not operating to an airport but having the intention can suggest a change of level but ANAC is not making compulsory to consult and listen to current operators to the airport before deciding on a declaration of a change of level. It is surprising that ANAC decided to deviate from WASG to proceed level changes not including any reference to transparency of the information and consultation with the most relevant and affected stakeholders by any change of level, the airlines. According to WASG, a change in level should only occur after a full demand and capacity analysis has been undertaken and all relevant stakeholders have been fully consulted on the analysis and the proposed change of level, and their views has been taken into account. IATA experience is that the less consultation there is with airlines, the less transparent and fair the process is. In that sense, we propose to follow the WASG process, as follows: 6.3 CHANGE FROM LEVEL 1 TO LEVEL 2 6.3.1 When an airport’s infrastructure is no longer able to accommodate all of the demand, a process of mutually agreed schedule adjustments may assist in smoothing demand to fit within these limitations. 6.3.2 The responsible authority may provide for an airport to change to Level 2 following a request from either the airport managing body or airlines operating at the airport representing at least 50% of the traffic, or on its own initiative. 6.3.3 A change in level should only occur after the responsible authority has ensured that: a) A full demand and capacity analysis has been undertaken; and b) All relevant stakeholders have been fully consulted on the analysis and the proposed change of level, and their views have been taken into account.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>	

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em tomada de subsídios no decorrer do atual processo de revisão normativo, foi realizado questionamento à Indústria sobre a possibilidade de criação de um terceiro responsável pela alocação de slots. Tal proposta foi rechaçada pela maioria dos stakeholders naquela ocasião.

A ANAC, em consonância com todo o arcabouço jurídico brasileiro e as regras às quais se submetem todos os seus servidores, tem dever de agir com imparcialidade e observância de regras. Desta forma, o entendimento é que a ANAC coordenar a alocação de slots não fere a independência do coordenador.

Além disso, desde a publicação da Resolução 338/2014, há relatos que reforçam contrariamente ao problema apontado. Não temos recebido reclamações do setor sobre os aeroportos declarados como facilitado onde a alocação dessa infraestrutura aeroportuária é realizada pelo próprio aeroporto, mesmo porque, conforme apontado pela Res. 338/2014, consideramos que a gestão de conflitos pode ser muito bem resolvida entre as partes, mesmo porque, são aeroportos que possuem poucas limitações de infraestrutura aeroportuária.

Além disso, pela Resolução, os mesmos princípios aplicados aos aeroportos coordenados são utilizados para os aeroportos de interesse. Nesse sentido, foi alterado o nome de aeroporto de interesse para aeroporto facilitado:

*Art. 4º A atividade de coordenação de aeroportos tem como objetivo minimizar os efeitos da escassez de infraestrutura aeroportuária, visando à promoção do uso eficiente da capacidade aeroportuária declarada, devendo observar as seguintes diretrizes:*

*I - proporcionar o acesso à infraestrutura aeroportuária de modo imparcial, transparente e não discriminatório;*

*II - zelar pelo cumprimento dos prazos estabelecidos no calendário de atividades e daqueles previstos nesta Resolução;*

*III - dar publicidade às atividades de coordenação de aeroportos;*

*IV - executar o processo e os procedimentos descritos em Portaria específica prevista no art. 2º desta Resolução;*

*V - respeitar os parâmetros de coordenação dispostos na declaração de capacidade aeroportuária; e*

*VI - responder fundamentada e tempestivamente a todas as solicitações de alocação de infraestrutura aeroportuária.*

*§1º A ANAC é a responsável pela atividade descrita no caput em aeroportos coordenados.*

*§2º O operador do aeroporto é o responsável pela atividade descrita no caput em aeroportos facilitados.*

Reforça-se que a ANAC possui atribuições para fiscalizar os aeroportos facilitados quanto ao cumprimento de suas obrigações.

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19163</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> The whole Title III Chapter I should be reviewed to aligned it to the Section 6 of WASG which is an essential pillar of the whole slot coordination process.	
<b>Justificativa:</b> It establishes the way the capacity should be analysed and reviewed by all stakeholders and how coordination parameters which are the backbone of the any coordination declaration should be agreed. The concept of communication, discussion and agreement before these parameters are set up and proposed to be declared to the Authority is totally missed by this proposal. Instead ANAC has decided to empower itself to decide by each airport how coordination should apply without respecting any principle of consistency, certainty, transparency of the slot allocation rules. ANAC is entitling themselves to decide on the coordination parameters not only on capacity but on individual slot allocation rules by airport. Art 27, 28 and 29: We consider that we should be reviewed and updated accordingly to WASG. Interestingly to see that any airline not operating to an airport but having the intention can suggest a change of level but ANAC is not making compulsory to consult and listen to current operators to the airport before deciding on a declaration of a change of level. IATA experiences are that the less consultation there is with airlines, the less transparent and fair the process is. Art. 27, 28 and 29 should be reviewed according to WASG Section 6. Coordinated airports are designated following a thorough demand and capacity analysis, using commonly recognized best practice methods by the airport managing body or other competent body. The analysis should be completed in a timely manner to enable an official capacity declaration (the maximum capacity available for allocation considering the functional limitations at the airport such as runway, apron, terminal, airspace, and environmental restrictions) for each scheduling season. At a minimum, the analysis should be conducted whenever there are significant changes in airport infrastructure, operational practices, or patterns of demand. This analysis should use quantitative and transparent criteria for determining which level of coordination is appropriate for that airport. An airport is designated Level 3 when this analysis demonstrates a risk that demand may significantly exceed the capacity of the airport and that Level 3 slot coordination is required. ANAC must ensure that an airport is only designated as Level 3, or remains as Level 3, following the analysis and consultation process described above. IATA is very concerned that ANAC decided to deviate from WASG to proceed with level changes while not including any reference to transparency of the information and consultation with the most relevant and affected stakeholders before any change of level, being the airlines. According to WASG, a change in level should only occur after a full demand and capacity analysis has been undertaken and all relevant stakeholders have been fully consulted on the analysis and the proposed change of level, and their views has been taken into account. Art. 29 should be aligned to WASG 6.4. regarding change to level 3. ANAC should only provide for an airport to change to Level 3 following a request from either the airport managing body or airlines operating at the airport representing at least 50% of the traffic, or on its own initiative. A change in level should only occur after ANAC has ensured that a full and thorough demand and capacity analysis has been undertaken, assessing the factors specified in WASG 6.4.1, and all relevant stakeholders have been fully consulted on the analysis and the proposed change of level, and their views have been taken into account.	



Unfortunately ANAC has decided to omit any reference to consultation with the relevant stakeholders which are the airport and the current operators. This is against the pillars of certainty and transparency of the WASG.

“6.4 CHANGE FROM LEVEL 2 TO LEVEL 3

6.4.1 A change to Level 3 may be necessary, when:

- a) There is a risk that demand for airport infrastructure may significantly exceed the airport’s capacity during the relevant period;
- b) Expansion of airport infrastructure to meet demand is not possible in the short term; and
- c) Attempts to resolve the problem through a process of mutually agreed schedule adjustments have failed or are ineffective.

6.4.2 The responsible authority may provide for an airport to change to Level 3 following a request from either the airport managing body or airlines operating at the airport representing at least 50% of the traffic, or on its own initiative.

6.4.3 A change in level should only occur after the responsible authority has ensured that:

- a) A full and thorough demand and capacity analysis has been undertaken, assessing the factors specified in 6.4.1; and
- b) All relevant stakeholders have been fully consulted on the analysis and the proposed change of level, and their views have been taken into account.

6.4.4 The same process should be followed in the event of an airport changing directly from Level 1 to Level 3. “

Art. 30: According to ANAC this article entitles itself to adapt the Slot rules for Level 3 airports to WASG. In other words, is letting the Slot regulation to be changeable by ANAC when necessary, in terms of usage rule, series of slots, etc.

Regarding the capacity declaration, ANAC doesn’t include any reference into this coordinated airport declaration to consultation with the airline community not the responsible of infrastructure deviating from WASG.

However, this proposed regulation as it is proposed is allowing ANAC to decide on essential elements that should follow the global solution such as:

Minimum number of slots to be considered slot series and regularity target, in other words, ANAC is entitled to tailor made the rules of allocation for each airport which is a huge deviation to WASG. Airlines and airports need to have certainty of the slot allocation rules. WASG represents the global solution that ACI, WWACG and IATA agreed to support at all coordinated airports worldwide.

#### **Resultado da Análise:** Parcialmente acatada

#### **Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que esta Agência, bem como seus servidores atuam em conformidade com os princípios da Administração Pública (Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade e Eficiência), além de sermos obrigados a seguir os normativos relativos ao processo regulatório e a própria norma de slots.

Reforça-se que todos os atos da Agência são fundamentados tecnicamente, de forma impessoal e transparente. Portanto, ao declarar um aeroporto coordenado, existe sim uma avaliação técnica quanto à necessidade (demanda x capacidade). Ou seja, a especificação como aeroporto nível 3 é pautada sob aspectos técnicos. Além da necessidade de encaminhamento do processo à Diretoria Colegiada da ANAC para deliberação final.

Quanto a declaração de capacidade, colocou-se na proposta a possibilidade de criação do comitê de capacidade, com participação de todos os envolvidos, no entanto, não é necessária uma regulamentação específica que obriquer a sua criação (Art. 6º §3º).

Quanto à definição dos parâmetros e regras de alocação, em regra geral, todos os aeroportos coordenados seguirão os padrões internacionais (WASG), conforme art. 5º, art. 31 §2º, com exceção regra local, adotada em Congonhas (SBSP).

#### **Itens alterados da proposta:**

Art. 5º; art. 6º §3º; art. 31 §2º

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19164</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014
<b>Categoria:</b> Associação	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO I
	<b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração
	<b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
The whole Title III Chapter I should be reviewed to aligned it to the Section 6 of WASG which is an essential pillar of the whole slot coordination process.	
<b>Justificativa:</b>	
<p>ANAC is also entitled itself to decide on an airport-by-airport case the new entrant definition, slot pool to be allocated to new entrants, range of schedule changes which is also a deviation to WASG and the whole Strategic review on market access and new entrant.</p> <p>In that sense, this article should not include any reference to minimum slots for series of slots, regularity, nor range of schedule changes and instead should set up a unique rule for all level 3 airports ensuring all airlines and airports understand that the usage rule followed in Brazil at all airports is the international standard reflected in WASG with a usage rule of 80% and series of 5 slots.</p> <p>As far as ANAC has been able to explain to IATA, the intention of this section is to allow the Slot Resolution to be changeable and adaptable to future changes of WASG. However, as it is written it can be misunderstood that ANAC is entitling itself ANAC to decide for each individual airport how slot coordination should apply in terms of use it or lose it rule *series, usage, tolerance breaking the pillar of flexibility, transparency, and certainty. This regulation as it is written allows to change the slot rules for each airport what constitutes a massive deviation from the single global solution for all level 3 airports and the global concept of declaration of capacity. ANAC has entitling itself to decide on each specific airport Airlines are in a very unstable weak position where there is not single rule for the slot coordination and ANAC is allowing to have different rules at 2 coordinated airports, domestic or international.</p> <p>Instead, if ANAC is seeking to have a changeable regulation that can be adapted to future changes in the WASG, IATA would recommend to let ANAC to establish the current slot rules agreed by the industry as per WASG (80/20, series of 5, new entrant rule of 7 slots etc) and include a clause that let ANAC change it if the best international standards agreed by the industry change. This is what all Slot regulations are doing with little difficulties. Actually, Colombia Slot regulation has just been updated to include WASG Ed 1 changes compared to WSG 8Ed which was the base for their regulation.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a definição do número de slots para considerar uma empresa de transporte aéreo novo entrante deve seguir, sempre que possível, o praticado internacionalmente, em atenção ao previsto no Artigo 5º da resolução.</p> <p>Esclarece-se que o objetivo em definir esse parâmetro nas declarações de aeroporto coordenado é tornar mais célere o alinhamento do processo brasileiro com as práticas internacionais, beneficiando o processo.</p> <p>Quanto à definição dos parâmetros e regras de alocação, em regra geral, todos os aeroportos coordenados seguirão os padrões internacionais (WASG), conforme art. 5 e art. 31 §2º, com exceção da regra local, adotada em Congonhas (SBSP).</p> <p>Ademais, cabe ressaltar que a ANAC atua dentro de suas competências estabelecidas em lei.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

Art. 5º; art. 6º §3º; art. 31 §2º.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19165</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO II  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      IATA urge ANAC to incorporate these elements in the proposed Regulation instead of deviating from WASG for Level 3 allocation rules together with the creation of the unjustified level 4.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      IATA welcomes the elimination of the pro rata slot allocation for level 3 and we congratulate ANAC for taking this decision. IATA strongly believes that the problems created recently in slot allocation in CGH were created in a major extent for the fact of applying this solution of allocation pro rata among all requests instead of applying WASG initial slot allocation criteria complemented by additional criteria. As explained in detail in the Attachment IATA and the airlines we represent are totally against such allocation methodology.                      However unfortunately, as it is proposed in Art 31, ANAC seems still to deviate from WASG after being updated by the Strategic review where the initial slot allocation criteria for level 3 airports was reviewed to enhanced access to congested airports for new entrants while providing ability to grow with a fair balance between new entrants and non-new entrants.                      ANAC instead has decided to create initial and additional allocation criteria for level 3 that doesn't follow WASG rules and has created a newly created level 4 which is putting at risk this fair balance between new entrant and non-new entrant.                      Art. 32 and 33 and art. 51 and 52 regarding initial slot allocation for level 3 and level 4 should be replaced with WASG 8.3 regarding primary criteria for initial slot allocation and 8.4 for additional criteria.                      Specially on the Art. 33 §1 we understand from ANAC that is seeking to allocate 50% of the slots for new entrants following WASG, however if ANAC's genuine intention is to follow WASG, art. 33. §1 should specifically establish that percentage to provide the necessary certainty for the airlines and what it is essential is that Art.33 2 is changed and the reference to new entrant is deleted in that clause. More detailed information is provided in the Attachment. The Art. 33 §2 should establish clearly that the other 50% of the pool, the remaining slots, must be allocated ONLY to non new entrant airlines in order to respect the whole spirit of the Strategic review regarding new entrant rule and market access.                      Finally to keep sticking to the spirit of the WASG, we understand that changes in historic should be treated as new requests therefore changes in historic slot that has impact on airport infrastructure should have same priority than new slot requests. The whole Strategic review outcome has to do with reducing the priority of retimings so new entrants have access to better slot times/peak times and are allowed also to retime but at the same time non new entrants are ensured to have at least 50% of the slots. With the WASG changes, the industry agreed on changes that work as a package and Regulators should consider to adapt their regulation following the whole package&gt; new entrant rule (from 5 to 7 slots) + retimings same priorities as new requests+ 50% of the pool for new entrants and the other 50% only for non new entrants + updated additional criteria including type of service, connectivity and competition.                      Therefore, IATA would encourage ANAC to define in the Slot regulation the new entrant rule as less than 7 slots following WASG and not letting this open to be defined by airport.                      The use of this unprecedented concerning concept of level 4 together with the proposed concept of level 3 that doesn't ensure non new entrant has access to at least 50% of the pool and doesn't follow WASG with additional criteria either , shows a concerning lack of support of the international standards and the industry solution for high congested</p>	

airports. As explained in detail in “the Attachment” ANAC has consciously deviated from the outcome of the Strategic review regarding new entrant and market access with this proposal for level 3 and level 4 slot allocation rules. Instead we urge ANAC to follow international standards as the countries in the region and incorporate the enhanced WASG Section 8.3 in the Brazilian Slot Regulation:

“PRIMARY CRITERIA FOR INITIAL SLOT ALLOCATION

8.3.1 When developing a slot allocation plan for the SC based on initial submissions by airlines, coordinators should, in accordance with the coordination parameters, apply the following priorities.

8.3.2 Historic Slots

8.3.2.1 The first priority of slot allocation is historic slots requested as unchanged or with changes that do not impact the coordination parameters (for example, a change in flight number). These slot requests are referred to herein as unchanged historic slots. For changes to historic slots that impact the coordination parameters (for example, a change in timing), airlines and other aircraft operators should clearly indicate the range of flexibility they are prepared to accept (if any) using the appropriate industry codes and format in their submission. For any requested changes that cannot be allocated within the applicable flexibility range, the coordinator should reallocate the unchanged historic slots to the airline or other aircraft operator concerned.

8.3.3 Slot Pool

8.3.3.1 Once unchanged historic slots have been allocated, the coordinator will establish a slot pool, including any newly created slots.

8.3.3.2 The coordinator will treat new entrant requests, non-new-entrant requests, and requests for changes to historic slots holistically and fairly across the day, using primary and, if necessary, additional criteria for initial slot allocation set forth in these guidelines.

8.3.3.3 50% of the slots contained in the pool at initial slot allocation must be allocated to new entrant requests in accordance with 8.3.4 below, unless new entrant requests are less than 50%. Similarly, 50% of the slots contained in the pool at initial slot allocation must be allocated to non-new-entrant requests, unless such requests are less than 50%.

8.3.3.4 Where this 50/50 balance is not achievable in a single season (for example, where there is a very limited number of slots available in the pool), the coordinator should correct this imbalance over the next equivalent season (or seasons, if that is not possible) to ensure that the pool is allocated equitably to both new entrants and non-new-entrants.

8.3.4 New Entrants

8.3.4.1 Only airlines are eligible for new entrant status.

8.3.4.2 A new entrant that has been offered slots within one hour before or after the time requested but does not accept this offer by the end of the first day of the SC, will not retain new entrant status for that season.

8.3.4.3 If a new entrant is dissatisfied with the response from the coordinator to its slot request, then it may ask for a meeting of the Coordination Committee to seek to resolve the situation.

8.3.5 Introduction of Year-Round Operations

8.3.5.1 Within each category (new entrant requests, non-new-entrant requests, and requests for changes to historic slots), a request to extend an existing operation to operate on a year-round basis should have priority over a new slot request.

8.3.5.2 In evaluating whether the year-round priority applies, coordinators should allow flexibility on timings to cater for the differing requirements of short- and long-haul services. “

Art. 34 and Art. 52 should also be replaced by 8.4 WASG establishing that when slots cannot be allocated using the primary criteria as set out in 8.3 above, coordinators should not simply allocate the remaining slots pro-rata among all requesting airlines. Instead, consideration should be given to the following factors (in no particular order) to determine which of the competing requests should be allocated a slot. As explained in detail in “the Attachment”, elements such as type of consumer service and market, competition and connectivity have been enhanced to allow the coordinator to have them into consideration when deciding on competing requests.

ANAC is encouraged to include specifically a reference that coordinators should not simply allocate the remaining slots pro rata among all requesting airlines but instead consideration should be the above mentioned elements

<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, na verdade, muitos dos pontos levantados quanto à regra do nível 3 possivelmente referem-se à uma interpretação errônea da proposta. Os dispositivos colocados foram criados para melhor explicar as regras de alocação inicial. Quanto às regras para o aeroporto nível 4 foram removidas da norma de slots qualquer dispositivo que estava relacionado com a criação do nível 4, deixando as exceções para serem disciplinadas por meio de regra local. Portanto, pela Resolução da ANAC, estão sendo seguidas as mesmas regras e critérios primários, bem como atualizamos os critérios secundários resultando em maior adequação ao WASG.</p> <p>Ou seja, estão sendo priorizados os históricos, e na distribuição do banco, existe a proporção de 50/50 entre entrantes e incumbentes. Nesse sentido, foi alterada na norma o dispositivo que trazia dúvidas de interpretação.</p> <p>Com relação a alteração de históricos, entende-se que existe ganho para o sistema o estabelecimento de um range específico, mesmo porque, inclusive uma empresa que adquiriu slots do banco (entrante ou não) poderá alterar o horário na próxima temporada. De qualquer forma, existe a possibilidade de colocar esse parâmetro de range em 0 (zero) o que na essência representaria a questão de alteração de histórico que não influencia ou não impacta a capacidade. Ou seja, qualquer alteração que impactasse na capacidade seria colocada em pé de igualdade com as novas solicitações, mas sempre respeitado os históricos de slots.</p> <p>Por último, foi retirado da resolução a alocação pró-rata (exceção para regra local de Congonhas – regra local -, pois temos critérios e parâmetros distintos). Entende-se equivocado o ponto apresentado pela IATA que o problema da distribuição em Congonhas se deve pelo mecanismo anterior pró-rata. Estende-se que essa distribuição se deve principalmente pela situação de mercado devido a fusões, aquisições e manutenção dos históricos de slots (grandfather rights) durante o tempo, bem como pelo esgotamento da infraestrutura aeroportuária.</p> <p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>Verificar art. 33, 34 e 35.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19166</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO II <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Therefore, IATA propose to follow the international standard defined in the WASG, in the following articles:	
<b>Justificativa:</b> 8.4 ADDITIONAL CRITERIA FOR INITIAL SLOT ALLOCATION 8.4.1 When slots cannot be allocated using the primary criteria as set out in 8.3 above, coordinators should not simply allocate the remaining slots pro-rata among all requesting airlines. Instead, consideration should be given to the following factors (in no particular order) to determine which of the competing requests should be allocated a slot: a) Effective Period of Operation: Whether an airline’s schedule that will be effective for a longer period of operation in the same season than other competing requests. b) Operational Factors: When operational factors (such as curfew) at one airport creates a slot problem elsewhere, thereby constraining an airline’s schedule. c) Time Spent on Waitlist: Whether an airline’s request has been pending on the waitlist longer than competing requests. d) Type of Consumer Service and Market: The balance of the different types of services (scheduled, charter, and cargo) and markets (domestic, regional, and long haul, and leisure or business) should be considered. e) Connectivity: Coordinators should try to ensure that due account is taken of the development of the specific airport route network and connectivity to meet the needs of passengers and shippers. f) Competition: Coordinators should try to ensure that due account is taken of competitive factors in the allocation of available slots. These factors could include the addition and development of a new route or competition on an existing route. g) Environment: Coordinators should try to ensure that due account is taken of environmental factors in the allocation of available slots. h) Local Guidelines: The coordinator must take local guidelines into account should they exist. Such guidelines should be approved by the Coordination Committee or its equivalent.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a distribuição chamada pela IATA de “pro rata”, que na verdade diz respeito a uma distribuição igualitária, já tinha sido suprimida da proposta de norma, restando apenas como critério de alocação na regra local de SBSP (regra local). Critérios subjetivos ou que visam a alocação de slots baseada no tipo de operação ou um suposto “balanceamento” entre os tipos de operação em cada aeroporto não é visto como eficiente. Portanto, a Resolução da ANAC encontra-se alinhado ao WASG, seguindo segue as mesmas regras e atendendo os critérios secundários de forma similar. Foram acrescentados critérios de competição e meio ambiente, com clara explicação quanto à aplicabilidade. Quanto à conectividade, no Brasil é bastante complicado devido ao disposto na Lei de criação da ANAC (Lei nº 11182) quanto à liberdade da empresa em termos de escolhas e aberturas de mercado. Em caso de priorização de novas rotas, não temos como atuar caso a empresa as altere imediatamente após a alocação do slot.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

Art. 35.



<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19167</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO III  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  We believe that ANAC is not profiting this opportunity to update the Resolution with the latest regulations included in the most recent version of the WASG. In fact, there are several articles, with recommended practices and defined processes in relation to the slots monitoring that can be updated in the Resolution 338 based on the following articles of the WASG:</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  9 SLOT MONITORING                  9.2.1. The key principles of slot monitoring are as follows:                  a) Slot monitoring is intended to:                      i. Ensure that operations at a Level 3 airport are in accordance with the slots as allocated;                      ii. Ensure that slots are used in line with the Use It or Lose It rule;                      iii. Help ensure scarce capacity is not wasted;                      iv. Help ensure the smooth operation of airports for all stakeholders; and                      v. Prevent the misuse of slots.                  b) Slot monitoring involves both pre-operation and post-operation analysis.                  c) Slot monitoring is applicable to all types of operations that require slots at a Level 3 airport.                  d) Slot monitoring is a continuous process which allows sufficient advance notice for corrective action to take place.                  e) Slot monitoring requires accurate and reliable data provided – in a timely manner and in the agreed format – ideally by the airport managing body or by other relevant stakeholders as needed.                      f) Slot times are based on the coordinated on-block (arrival) and off-block (departure) times. Actual times of arrival and departure may vary due to operational factors.                      g) The investigation of potential misuse of slots should be based on data analysis.                      h) Coordinators should enter into dialogue with airlines and other aircraft operators about correcting apparent misuse of slots at the earliest possible opportunity.                      i) Continued slot misuse after dialogue with the coordinator may result in enforcement actions as described in this section.                      j) Coordinators may consult relevant stakeholders (such as the Coordination Committee, Slot Performance Committee, the airport managing body, or air traffic control) to review the findings of slot monitoring.                      k) The Slot Performance Committee may also provide advice to the relevant stakeholder regarding actions which may be taken to improve airport performance where sanctions or other enforcement measures are not applicable.                      l) Certain types of ad hoc flights may be subject to special local slot monitoring procedures.                  9.2.2. Misuse of Slots: The following actions are deemed a misuse of slots:                      a) Operating at a Level 3 airport without an allocated slot;                      b) Operating a flight at a significantly different time from the allocated slot.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

- c) Operating a flight in a significantly different way to the allocated slot – including a different service type, aircraft subtype, aircraft capacity, or origin/destination – without the prior confirmation of the coordinator as set out in 8.10;
- d) Holding slots that the airline or other aircraft operator does not intend to operate, transfer, swap, or use in a shared operation;
- e) Holding slots for an operation other than that planned for the purpose of denying capacity to another airline or aircraft operator;
- f) Requesting new slots that the airline or other aircraft operator does not intend to operate;
- g) Requesting slots for an operation other than that indicated, with the intention of gaining improved priority; or
- h) Where applicable, operating in curfew or another restricted operations period without holding an allocated slot for that period.

9.2.3. In some instances, operational disruption or legitimate changes of plans may appear to be slot misuse. Communication between the coordinator and the airline or other aircraft operator is vital to understand the reasons for potential misuse.

#### 9.4.3. Coordinator-Airline Dialogue

9.4.3.1 Having identified evidence of potential slot misuse, the coordinator should then contact the airline or other aircraft operator concerned, in writing. This message should request an explanation for the discrepancy and any proposed corrective action the airline or other aircraft operator plans to take. A reasonable deadline for response must be given, and all dialogue with the airline must conclude before the Agreed Historic Deadline for the subsequent equivalent season.

9.4.3.2 Coordinators should try to identify slot performance issues as soon as possible and contact the airline or other aircraft operator concerned in a timely manner, giving it the opportunity to take corrective action during the current season.

9.4.3.3 If an adequate explanation is provided or appropriate corrective action is taken by the airline or other aircraft operator, the coordinator should continue to monitor the situation. Where appropriate, the coordinator should also notify the airport managing body of the corrective action taken by the airline or other aircraft operator.

9.4.3.4 If the airline or other aircraft operator does not respond by the deadline provided or provides inadequate explanation, or if the proposed corrective action is insufficient, the coordinator may next consider appropriate enforcement action.

#### **Resultado da Análise:** Não acatada

##### **Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e informa que tem um processo robusto estabelecido para o monitoramento do uso de slots, para o qual não são propostas alterações visto que o mecanismo funciona de maneira adequada e justa, num contexto de regulação responsiva. E que, de maneira geral, o modelo está muito similar ao apresentado pelo WASG.

A alteração do processo de monitoramento é recente, conforme publicação da Resolução 487/2018.

##### **Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19168</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata  <b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      For IATA and based on the general comments made in CP 19/21 and the arguments that are included in the Attachment, we respectfully consider that TITLE IV and all its chapters should be removed.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Instead level 3 should be updated in line to the enhanced section 8.3 and 8.4 of the WASG.                      Slot allocation rules should not declare an airport due to non-related capacity issues but subjective competition concepts that should not be under ANAC's remit.                      If ANAC is trying to find a solution to competition, Slot regulation is not the vehicle and we believe it's beyond ANAC's remit or coordinators to decide on barriers to entry at any circumstance.                      ANAC is entitling itself to decide on barriers to entry that potentially can damage competition. As explained in detail in "the Attachment", this shouldn't be the responsibility of ANAC.                      Art. 47 and 48: These articles not only don't follow the industry's agreed solution but also put at airlines and airports in a very risky inconsistent situation creating legal uncertainty for their investments.                      Art. 49: this article is setting a very dangerous legal precedence entitling an agency or entities of the federal government competent for the defense of competition to motivate a level change.                      As explained in further detail "the Attachment", IATA is very concerned about using slot regulation to manage barriers to entry and potential damage of competition. Competition law shouldn't be applied by Civil Aviation authorities but Competition Authorities and never ex ante the facts but ex post.                      With the proposed concept of a 'Level 4' airport ANAC is unilaterally changing the slot process outside of the established industry governance body responsible for adapting, evolving and improving global slot policy. The significance of this proposed change should not be seen to be contained within the Brazilian market, but a measured attempt to signal a departure from recognized industry standards.                      IATA strongly recommends ANAC reconsider such a significant deviation from the global solution for managing scarce capacity, such as the creation of new level concept. The proposal is not only focused on high scarcity of capacity but to propose conditions that imply barriers to entry, with potential damage to the contestability of the market and effective competition.                      IATA and members encourage ANAC to work with the time-tested approach of defining a specific local solution to remedy a situation that is unique to Congonhas Airport, not reshape global airport slot policy unnecessarily and unilaterally. The problem defined by CADE to be solved through slot allocation is already an unusual approach considering how other competition remedies work when intending to shape the market, however recognizing there are legitimate objectives of defining a specific 'rule' for the allocation of capacity at Congonhas, we urge ANAC to reconsider their approach.                      Our recommendation would be to consider a 'local rule' or legally agreed guideline for allocating slots at CGH according to their objectives. It would provide the guidance the coordinator needs to ensure legitimacy of their decision making, deliver government objectives and ensure a transparent process. It could be limited to a specific period or number of seasons, or be agreed as permanent, for CGH.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Slot regulation should focus on regulating scarce capacity and managing that scarcity, but there is not precedence or justification that objectively justifies why ANAC should legislate to imply such barriers to entry. IATA believes the proposal by ANAC goes beyond their mandate/ remit with the inclusion of specific competition led, subjective elements in this regulation.

**Resultado da Análise:** Parcialmente acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi excluído do normativo o estabelecimento de um novo nível de coordenação (Nível 4). No entanto, para o aeroporto de Congonhas (regra local), por meio de regulamentação específica, serão aplicados dispositivos distintos quando comparado à regra geral adotada pela Resolução.

**Itens alterados da proposta:**

Foram excluídos/alterados todos os dispositivos que tratavam do aeroporto nível 4.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19169</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO II <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> For IATA and based on the general comments made in CP 19/21 and the arguments that are included in the Attachment, we respectfully consider that TITLE IV and all its chapters should be removed.	
<b>Justificativa:</b> Slot allocation rules should not declare an airport due to non-related capacity issues but subjective competition concepts that should not be under ANAC's remit. If ANAC is trying to find a solution to competition, Slot regulation is not the vehicle and we believe it's beyond ANAC's remit or coordinators to decide on barriers to entry at any circumstance. Art. 51: This article, as expressed before, should be aligned with with WASG 8.3 regarding primary criteria for initial slot allocation. The use of this unprecedented concerning concept of level 4 together with the proposed concept of level 3 shows a concerning lack of support of the international standards and the industry solution for high congested airports. Art. 52: This article, as expressed before, should also be replaced by 8.4 WASG establishing that when slots cannot be allocated using the primary criteria as set out in 8.3 above, coordinators should not simply allocate the remaining slots pro-rata among all requesting airlines. Instead, consideration should be given to the following factors (in no particular order) to determine which of the competing requests should be allocated a slot	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e informa que foi excluído do normativo o estabelecimento de um novo nível de coordenação (Nível 4). No entanto, para o aeroporto de Congonhas (regra local), por meio de regulamentação específica, serão aplicados dispositivos distintos quando comparado à regra geral adotada pela Resolução.  <b>Itens alterados da proposta:</b>  Foram excluídos/alterados todos os dispositivos que tratavam do aeroporto nível 4.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19170</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO III <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> For IATA and based on the general comments made in CP 19/21 and the arguments that are included in the Attachment, we respectfully consider that TITLE IV and all its chapters should be removed.	
<b>Justificativa:</b> Slot allocation rules should not declare an airport due to non-related capacity issues but subjective competition concepts that should not be under ANAC's remit. If ANAC is trying to find a solution to competition, Slot regulation is not the vehicle and we believe it's beyond ANAC's remit or coordinators to decide on barriers to entry at any circumstance.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e informa que foi excluído do normativo o estabelecimento de um novo nível de coordenação (Nível 4). No entanto, para o aeroporto de Congonhas (regra local), por meio de regulamentação específica, serão aplicados dispositivos distintos quando comparado à regra geral adotada pela Resolução.  No entanto, discorda-se quanto ao apresentado no que tange às competências desta Agência para tratar de questões concorrenciais. A ANAC age dentro de suas competências legais, estabelecidas por lei.  <b>Itens alterados da proposta:</b>  Foram excluídos/alterados todos os dispositivos que tratavam do aeroporto nível 4.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19171</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association Iata <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO IV <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662849.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> For IATA and based on the general comments made in CP 19/21 and the arguments that are included in the Attachment, we respectfully consider that TITLE IV and all its chapters should be removed.	
<b>Justificativa:</b> Slot allocation rules should not declare an airport due to non-related capacity issues but subjective competition concepts that should not be under ANAC's remit. If ANAC is trying to find a solution to competition, the Slot regulation is not the vehicle and we believe it's beyond ANAC's remit or coordinators to decide on barriers to entry at any circumstance.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e informa que foi excluído do normativo o estabelecimento de um novo nível de coordenação (Nível 4). No entanto, para o aeroporto de Congonhas (regra local), por meio de regulamentação específica, serão aplicados dispositivos distintos quando comparado à regra geral adotada pela Resolução.  No entanto, discorda-se quanto ao apresentado no que tange às competências desta Agência para tratar de questões concorrenciais. A ANAC age dentro de suas competências legais, estabelecidas por lei.  <b>Itens alterados da proposta:</b>  Foram excluídos/alterados todos os dispositivos que tratavam do aeroporto nível 4.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19172</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Aviação Geral – Abag</p> <p><b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Revisão da norma em observância à política pública para a aviação geral, conforme justificativa abaixo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>O tema abordado na presente consulta guarda íntima relação com temas debatidos no âmbito da Consulta Pública nº 13/2021, que teve por objeto a modelagem da 7ª rodada de concessões aeroportuárias. As contribuições lá formuladas foram respondidas pela ANAC e pela SAC/MInfra por meio do Relatório de Contribuições da Consulta Pública nº 13/2021, divulgado em 21.11.2021 após ratificação pela Diretoria Geral da ANAC, em decisão colegiada também de 21.12.2021.</p> <p>Um dos temas relevantes discutidos naquela consulta pública diz respeito à utilização, pelos agentes econômicos integrantes da aviação geral, à infraestrutura e aos serviços do Aeroporto de Congonhas. Os estudos econômicos supostamente relativos às minutas jurídicas previram, sem qualquer embasamento normativo ou justificativa técnica, que o segmento de aviação geral “deixará de existir no ano 1 de concessão devido a necessidade de disponibilizar mais áreas para o desenvolvimento do segmento comercial, sendo preciso suprimir as áreas de aviação geral” (p. 559 dos Estudos de Engenharia).</p> <p>Ao responder questionamentos formulados sobre o tema, a ANAC esclareceu que os estudos não são vinculantes e que o contrato de concessão não restringe a capacidade de operação a ser atendida pelo operador aeroportuário, de modo que “as operações aéreas no aeroporto devem observar estritamente a regulação técnica da Agência e dos órgãos de navegação aérea sobre a matéria, atendendo aos requisitos de segurança operacional compatíveis com a regulação específica” (Relatório de Respostas, p. 497). A ANAC também expressou o entendimento de que conflitos entre diferentes segmentos de aviação que eventualmente surjam quando o aeroporto atingir o limite físico de sua capacidade, “todos os segmentos serão afetados”, devendo a coordenação de slots realizada pela ANAC regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, “buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível” (p. 665). Como apontado, as respostas foram posteriormente ratificadas pela Diretoria da ANAC em decisão colegiada.</p> <p>A coordenação dos slots aeroportuários é atualmente regrada pela Resolução nº 338/2014, cuja revisão é objeto da presente consulta pública. No entanto, a despeito do posicionamento expresso pela SAC/MInfra e ANAC na Consulta Pública nº 13/2021, no sentido de que a aviação geral não será preterida no Aeroporto de Congonhas, a minuta de resolução sob consulta não prevê qualquer mecanismo que resguarde os direitos das empresas da aviação geral. Não estabelece claramente o dever de observância da política pública para o setor de aviação geral, referida pela SAC/MInfra e ANAC, nem prevê critérios que impeçam a restrição das operações deste segmento ou tratamento discriminatório por parte do operador aeroportuário ou da ANAC.</p> <p>A Nota Técnica nº 12/2020/GTRC/GEAM/SAS, que expõe a análise de impacto regulatório da revisão da Resolução nº 338/2014, ressalta, inclusive, a necessidade de que o formulador de política pública se manifeste quanto à destinação do aeroporto (parágrafo 5.13.15).</p> <p>Destaca-se que existe expressa previsão da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida pelo Decreto nº 6.780/2009, acerca da necessidade de “estimular o desenvolvimento da aviação geral”. Além disso, o Plano Aeroviário Nacional (PAN2) da SAC tem orientação no sentido de que “é necessário que as políticas públicas a serem desenvolvidas para a Aviação Geral (...) levem em consideração as principais demandas do setor” (p. 63).</p> <p>Diante do exposto, a ABAG requer que o ato normativo em discussão seja revisto para que sejam incluídos mecanismos destinados à implementação da diretriz exposta pela ANAC no Relatório de Respostas à Consulta Pública nº 13/2021, no sentido de que a aviação geral não será preterida na alocação da infraestrutura disponível no Aeroporto</p>	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

de Congonhas. Protesta, ainda, pela oportunidade de nova manifestação acerca do conteúdo de tais normas específicas que venham a ser propostas pela ANAC, sem prejuízo das demais contribuições ora formuladas pela ABAG.

**Resultado da Análise:** Não acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a presente norma não altera, disciplina ou limita acesso da Aviação Geral a qualquer aeroporto. As regras dispostas na resolução são adequadas à Aviação Geral que, para sua inclusão dentro de um processo de coordenação de acesso a Infraestrutura Aeroportuária por meio de coordenação realizada pela ANAC, bastaria na declaração de aeroporto coordenado constar que a alocação de slots para esse segmento seria executado pela Agência. (Verificar a proposta de minuta da declaração de aeroporto coordenado. Art. 1º, incisos IV e V, e o parágrafo único do Art. 1º). No entanto, similarmente ao que ocorre em todos os aeroportos coordenados no mundo, os slots à aviação geral seriam alocados após a alocação inicial e após a formação da base de referência (BDR), pois nessa etapa são alocados para empresas de transporte aéreo que possuem condições de operar com planejamento de 6 meses e com regularidade. Na prática, restaria os slots de oportunidade sendo avaliada a capacidade aeroportuária disponível. A exceção se aplica, por enquanto a Congonhas, visto que pela declaração de capacidade aeroportuária, existe uma partição da capacidade de pista para esse segmento. Mas de toda forma, não é atribuição da ANAC a definição de política pública quanto à reserva de infraestrutura à aviação geral.

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19173</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Aviação Geral – Abag</p> <p><b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO II</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Alteração da redação do art. 4º, inc. I, para que passe a dispor o seguinte:</p> <p>Art. 4º A atividade de coordenação de aeroportos tem como objetivo minimizar os efeitos da escassez de infraestrutura aeroportuária, visando à promoção do uso eficiente da capacidade aeroportuária declarada, devendo observar as seguintes diretrizes:</p> <p>I - proporcionar o acesso à infraestrutura aeroportuária de modo imparcial, transparente e sem discriminação entre as operações da aviação comercial e da aviação geral, incluindo as empresas de táxi aéreo;</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Ao determinar as diretrizes para alocação de slots, o art. 4º, inc. I, da minuta de resolução posta sob consulta, prevê a necessidade de que o acesso à infraestrutura se dê de forma não discriminatória. Propõe-se que o texto passe a prever expressamente que não deve haver discriminação entre as operações da aviação regular e da aviação geral, de modo a impedir que as empresas da operação geral tenham suas demandas por slots preteridas em favor das empresas da aviação comercial.</p> <p>É de suma importância que a eficiência da operação aeroportuária não seja medida exclusivamente pela quantidade de passageiros movimentados por slot, visto que a métrica claramente favorece a aviação comercial em detrimento da aviação geral, a despeito da grande relevância do segmento, que presta serviço essencial, conforme reconhecido pela SAC/MInfra no Relatório de Contribuições à Consulta Pública nº 13/2021 (p. 33), e a despeito do fato de a ANAC ter defendido expressamente que, em caso de indisponibilidade de infraestrutura, “todos os segmentos serão afetados”, não apenas a aviação geral (p. 665).</p> <p>Desse modo, requer-se que seja expressamente estabelecida a diretriz de não discriminação entre as operações da aviação comercial e da aviação geral na distribuição de slots, conforme redação sugerida.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a presente norma não altera, disciplina ou limita acesso da Aviação Geral a qualquer aeroporto.</p> <p>As regras dispostas na resolução são adequadas à Aviação Geral que, para sua inclusão dentro de um processo de coordenação de acesso a Infraestrutura Aeroportuária por meio de coordenação realizada pela ANAC, bastaria na declaração de aeroporto coordenado constar que a alocação de slots para esse segmento seria executado pela Agência. (Verificar a proposta de minuta da declaração de aeroporto coordenado. Art. 1º, incisos IV e V, e o parágrafo único do Art. 1º).</p> <p>No entanto, similarmente ao que ocorre em todos os aeroportos coordenados no mundo, os slots à aviação geral seriam alocados após a alocação inicial e após a formação da base de referência (BDR), pois nessa etapa são alocados para empresas de transporte aéreo que possuem condições de operar com planejamento de 6 meses e com regularidade. Na prática, restaria os slots de oportunidade sendo avaliada a capacidade aeroportuária disponível.</p> <p>A exceção se aplica, por enquanto a Congonhas, visto que pela declaração de capacidade aeroportuária, existe uma partição da capacidade de pista para esse segmento. Mas de toda forma, não é atribuição da ANAC a definição de política pública quanto à reserva de infraestrutura à aviação geral.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b></p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19174</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Aviação Geral – Abag</p> <p><b>Categoria:</b> Associação</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO III</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Alteração da redação do art. 5º, § 2º, para que passe a dispor o seguinte:</p> <p>Art. 5º O operador do aeroporto é responsável pela declaração de capacidade aeroportuária com todos os parâmetros de coordenação relativos aos componentes pista, pátio e terminal.</p> <p>[...]</p> <p>§2º O operador do aeroporto ou o responsável pelo controle do espaço aéreo podem restringir operações aéreas que limitem ou reduzam a capacidade aeroportuária, desde que isto não implique discriminação de determinado segmento de mercado da operação no aeroporto.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>A previsão do art. 5º, § 2º, da minuta de resolução posta sob consulta, estabelece a possibilidade de restrição das “operações aéreas que limitem ou reduzam a capacidade aeroportuária”. A previsão pode gerar discriminação contra as operações da aviação geral, uma vez que é possível que operador do aeroporto ou o responsável pelo controle do espaço aéreo considerem que a aviação geral reduz a capacidade aeroportuária por apresentar menor movimentação de passageiros por slot que a aviação comercial.</p> <p>A possibilidade de que essa discriminação ocorra contraria a diretriz exposta pela SAC/MInfra e pela ANAC no Relatório de Contribuições da Consulta Pública nº 13/2021, em que se aduz expressamente que, em caso de conflitos entre diferentes segmentos de aviação que eventualmente surjam quando o aeroporto atingir o limite físico de sua capacidade, “todos os segmentos serão afetados”, devendo a coordenação de slots realizada pela ANAC regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, “buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível” (p. 665).</p> <p>A despeito da clara diretriz estabelecida, a minuta de resolução não prevê qualquer mecanismo para implementar a harmonização objetivada, contendo dispositivos, como o art. 5º, § 2º, que viabilizam a discriminação da operação geral na alocação da infraestrutura.</p> <p>Diante do exposto, requer-se que a redação sugerida para o dispositivo seja acatada.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a presente norma não altera, disciplina ou limita acesso da Aviação Geral a qualquer aeroporto.</p> <p>As regras dispostas na resolução são adequadas à Aviação Geral que, para sua inclusão dentro de um processo de coordenação de acesso a Infraestrutura Aeroportuária por meio de coordenação realizada pela ANAC, bastaria na declaração de aeroporto coordenado constar que a alocação de slots para esse segmento seria executado pela Agência. (Verificar a proposta de minuta da declaração de aeroporto coordenado. Art. 1º, incisos IV e V, e o parágrafo único do Art. 1º).</p> <p>No entanto, similarmente ao que ocorre em todos os aeroportos coordenados no mundo, os slots à aviação geral seriam alocados após a alocação inicial e após a formação da base de referência (BDR), pois nessa etapa são alocados para empresas de transporte aéreo que possuem condições de operar com planejamento de 6 meses e com regularidade. Na prática, restaria os slots de oportunidade sendo avaliada a capacidade aeroportuária disponível.</p> <p>A exceção se aplica, por enquanto a Congonhas, visto que pela declaração de capacidade aeroportuária, existe uma partição da capacidade de pista para esse segmento. Mas de toda forma, não é atribuição da ANAC a definição de política pública quanto à reserva de infraestrutura à aviação geral.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

N/A

**CONTRIBUIÇÃO Nº 19175**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Associação Brasileira De Aviação Geral – Abag  
**Categoria:** Associação

**Documento:** Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** TÍTULO I - CAPÍTULO II  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:** Não

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alteração da redação do art. 4º, inc. I, para que passe a dispor o seguinte:

Art. 4º A atividade de coordenação de aeroportos tem como objetivo minimizar os efeitos da escassez de infraestrutura aeroportuária, visando à promoção do uso eficiente da capacidade aeroportuária declarada, devendo observar as seguintes diretrizes:

I - proporcionar o acesso à infraestrutura aeroportuária de modo imparcial, transparente e sem discriminação entre as operações da aviação comercial e da aviação geral, incluindo as empresas de táxi aéreo;

**Justificativa:**

Ao determinar as diretrizes para alocação de slots, o art. 4º, inc. I, da minuta de resolução posta sob consulta, prevê a necessidade de que o acesso à infraestrutura se dê de forma não discriminatória. Propõe-se que o texto passe a prever expressamente que não deve haver discriminação entre as operações da aviação regular e da aviação geral, de modo a impedir que as empresas da operação geral tenham suas demandas por slots preteridas em favor das empresas da aviação comercial.

É de suma importância que a eficiência da operação aeroportuária não seja medida exclusivamente pela quantidade de passageiros movimentados por slot, visto que a métrica claramente favorece a aviação comercial em detrimento da aviação geral, a despeito da grande relevância do segmento, que presta serviço essencial, conforme reconhecido pela SAC/MInfra no Relatório de Contribuições à Consulta Pública nº 13/2021 (p. 33), e a despeito do fato de a ANAC ter defendido expressamente que, em caso de indisponibilidade de infraestrutura, “todos os segmentos serão afetados”, não apenas a aviação geral (p. 665).

Desse modo, requer-se que seja expressamente estabelecida a diretriz de não discriminação entre as operações da aviação comercial e da aviação geral na distribuição de slots, conforme redação sugerida.

**Resultado da Análise:** Não acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a presente norma não altera, disciplina ou limita acesso da Aviação Geral a qualquer aeroporto.

As regras dispostas na resolução são adequadas à Aviação Geral que, para sua inclusão dentro de um processo de coordenação de acesso a Infraestrutura Aeroportuária por meio de coordenação realizada pela ANAC, bastaria na declaração de aeroporto coordenado constar que a alocação de slots para esse segmento seria executado pela Agência. (Verificar a proposta de minuta da declaração de aeroporto coordenado. Art. 1º, incisos IV e V, e o parágrafo único do Art. 1º).

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

No entanto, similarmente ao que ocorre em todos os aeroportos coordenados no mundo, os slots à aviação geral seriam alocados após a alocação inicial e após a formação da base de referência (BDR), pois nessa etapa são alocados para empresas de transporte aéreo que possuem condições de operar com planejamento de 6 meses e com regularidade. Na prática, restaria os slots de oportunidade sendo avaliada a capacidade aeroportuária disponível. A exceção se aplica, por enquanto a Congonhas, visto que pela declaração de capacidade aeroportuária, existe uma partição da capacidade de pista para esse segmento. Mas de toda forma, não é atribuição da ANAC a definição de política pública quanto à reserva de infraestrutura à aviação geral.

**Itens alterados da proposta:**

N/A

**CONTRIBUIÇÃO Nº 19176**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Associação Brasileira De Aviação Geral – ABAG  
**Categoria:** Associação

**Documento:** Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** TÍTULO I - CAPÍTULO III  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:** Não

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alteração da redação do art. 5º, § 2º, para que passe a dispor o seguinte:

Art. 5º O operador do aeroporto é responsável pela declaração de capacidade aeroportuária com todos os parâmetros de coordenação relativos aos componentes pista, pátio e terminal.

[...]

§2º O operador do aeroporto ou o responsável pelo controle do espaço aéreo podem restringir operações aéreas que limitem ou reduzam a capacidade aeroportuária, desde que isto não implique discriminação de determinado segmento de mercado da operação no aeroporto.

**Justificativa:**

A previsão do art. 5º, § 2º, da minuta de resolução posta sob consulta, estabelece a possibilidade de restrição das “operações aéreas que limitem ou reduzam a capacidade aeroportuária”. A previsão pode gerar discriminação contra as operações da aviação geral, uma vez que é possível que operador do aeroporto ou o responsável pelo controle do espaço aéreo considerem que a aviação geral reduz a capacidade aeroportuária por apresentar menor movimentação de passageiros por slot que a aviação comercial.

A possibilidade de que essa discriminação ocorra contraria a diretriz exposta pela SAC/MÍnfra e pela ANAC no Relatório de Contribuições da Consulta Pública nº 13/2021, em que se aduz expressamente que, em caso de conflitos entre diferentes segmentos de aviação que eventualmente surjam quando o aeroporto atingir o limite físico de sua

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

capacidade, “todos os segmentos serão afetados”, devendo a coordenação de slots realizada pela ANAC regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, “buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível” (p. 665).

A despeito da clara diretriz estabelecida, a minuta de resolução não prevê qualquer mecanismo para implementar a harmonização objetivada, contendo dispositivos, como o art. 5º, § 2º, que viabilizam a discriminação da operação geral na alocação da infraestrutura.

Diante do exposto, requer-se que a redação sugerida para o dispositivo seja acatada.

**Resultado da Análise:** Não acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a presente norma não altera, disciplina ou limita acesso da Aviação Geral a qualquer aeroporto.

As regras dispostas na resolução são adequadas à Aviação Geral que, para sua inclusão dentro de um processo de coordenação de acesso a Infraestrutura Aeroportuária por meio de coordenação realizada pela ANAC, bastaria na declaração de aeroporto coordenado constar que a alocação de slots para esse segmento seria executado pela Agência. (Verificar a proposta de minuta da declaração de aeroporto coordenado. Art. 1º, incisos IV e V, e o parágrafo único do Art. 1º).

No entanto, similarmente ao que ocorre em todos os aeroportos coordenados no mundo, os slots à aviação geral seriam alocados após a alocação inicial e após a formação da base de referência (BDR), pois nessa etapa são alocados para empresas de transporte aéreo que possuem condições de operar com planejamento de 6 meses e com regularidade. Na prática, restaria os slots de oportunidade sendo avaliada a capacidade aeroportuária disponível.

A exceção se aplica, por enquanto a Congonhas, visto que pela declaração de capacidade aeroportuária, existe uma partição da capacidade de pista para esse segmento. Mas de toda forma, não é atribuição da ANAC a definição de política pública quanto à reserva de infraestrutura à aviação geral.

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19177</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Vinci Airports Sas <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Art 47. e Art 48. É necessário que a ANAC forneça critérios quantitativos e transparentes para definir o nível de coordenação de um aeroporto.	
<b>Justificativa:</b> A redação da definição de uma nova categoria de NÍVEL 4 deve estar alinhada com o WASG, para se referir apenas às limitações funcionais do aeroporto. Critérios como “barreiras à entrada” e “disponibilidade de aeroportos alternativos” podem ser vistos como subjetivos e podem levar ao questionamento da classificação de um aeroporto como NÍVEL 4.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que mantém um processo recorrente de avaliação das condições de acesso à infraestrutura, cujo processo de coordenação pode ser resultado de uma análise da evolução da demanda face a oferta de infraestrutura, bem como por outros motivos estabelecidos pela Resolução. Além disso, no processo de coordenação de um aeroporto coordenado, a área técnica elabora uma proposta fundamentada, que é analisada e deliberada pela Diretoria da Agência. A definição de critérios mais específicos poderia trazer um engessamento ao processo, visto que nessa avaliação podem existir diferentes condicionantes para a determinação de alteração de nível de aeroporto. Existem por exemplo aeroportos que são coordenados apenas por causa do terminal, ou ainda do pátio. O próprio WASG traz algumas orientações quanto às alterações de nível, mas não especifica.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19178</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Vinci Airports Sas  <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO II  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Art 51.            Em nossa opinião, as regras de atribuição de slots devem ser aplicadas a cada companhia aérea e a cada série de slots de forma independente, transparente e isonômica, evitando a criação de um limite relativo à posse de outros slots no mesmo aeroporto. É papel do Pool e das regras de Atribuição Inicial de Slots criar as condições que priorizarão adequadamente entre as companhias aéreas que podem obter uma determinada série de slots com base em critérios exógenos.</p>	
<b>Justificativa:</b>	
<p>Não é comum segregar companhias aéreas que operam um grande portfólio de slots em um aeroporto, impedindo-as de solicitar novos slots no processo de Alocação Inicial de Slots. O mecanismo proposto cria possíveis ineficiências que podem ser problemáticas no contexto de um aeroporto congestionado e prejudiciais para a qualidade do serviço oferecido aos passageiros. Por exemplo, nenhum dos incentivos virtuosos criados pela regra “use ou perca” se aplicará a companhias aéreas com carteira de slots maior que o limite definido; esses slots devem ser devolvidos ao Pool no final da temporada. Isso pode resultar na criação de um conjunto de slots que foge aos parâmetros de coordenação (em termos de nível de utilização), dificultando a capacidade do operador aeroportuário de organizar um planejamento de capacidade eficiente e operação regular. No caso de novas rotas, isso poderia impedir a continuidade de um novo serviço ‘testado’ com sucesso por uma companhia aérea com um portfólio de slots maior do que o limite definido, caso o slot seja antecipado por outra companhia aérea na próxima alocação inicial.</p> <p>Numa situação em que uma companhia aérea com portfólio maior que o limite definido fecha sua operação, como foi o caso da Avianca Brasil em 2019, o mecanismo proposto potencialmente impede a redistribuição rápida e ágil dos slots deixados de fora. Ao barrar grandes jogadores do processo de Alocação Inicial de Slots, e se novos participantes ou jogadores menores não estiverem em uma posição de reivindicar os slots não utilizados imediatamente (por falta de frota ou falta de capacidade financeira), o (s) grande (s) jogador (es) só irão ser capaz de usar alguns slots em uma única temporada, esses slots retornando ao Pool no final da temporada. Estas companhias aéreas, que podem estar em posição de investir no mercado para recuperar os slots não utilizados, serão penalizadas e não poderão arriscar quaisquer novos investimentos em frota ou arriscar deslocar a sua frota de outros aeroportos, para um mercado onde novos voos só podem ser canibalizado com o tempo pelos concorrentes. Tal poderá traduzir-se em atrasos prolongados na recuperação de uma oferta adequada e estável nos aeroportos afetados, penalizando os consumidores por períodos mais longos.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a resolução de slots não segrega as empresas aéreas e nem as trata de forma não isonômica, mas disciplina a alocação de horários em aeroportos saturados segundo objetivos estabelecidos. Tal situação é necessária de forma a proporcionar o uso eficiente, em especial de infraestruturas escassas. Isto posto, a ANAC entendeu a situação de efeito cruzado trazida pela proposta de limite de participação e o corrigiu, restringindo a sua aplicação às situações de cessão de slots, e apenas para o aeroporto de Congonhas (SBSP), como regra local.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Ou seja, mesmo em Congonhas, uma empresa que esteja acima do limite estabelecido poderia receber slots do banco de slots, caso não tenham outras empresas interessadas, e receberiam histórico de slots.

**Itens alterados da proposta:**

Art. 31, XIII; Art. 31 §2º, Art. 15 §3º.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19179</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Vinci Airports Sas <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Art 12. Em nossa opinião, a ANAC deve incentivar o retorno de slots ao Pool proibindo trocas em aeroportos muito congestionados, dando oportunidade aos novos participantes de acelerar seu crescimento, e o Pool de desempenhar plenamente suas funções no processo de redistribuição de slots.	
<b>Justificativa:</b> Não está claro o que Art 12. §2º III. significa, em termos de possibilidade, para um novo operador trocar slots com outra companhia aérea para “beneficiar a infraestrutura aeroportuária”.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a troca slots é um mecanismo que pode trazer eficiência e proporcionar ajustes nas malhas das empresas aéreas, e está alinhado com as práticas internacionais estabelecidas pelo WASG.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19180</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Vinci Airports Sas <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Art 13. Em nossa opinião que a ANAC deve incentivar o retorno de slots ao Pool, proibindo transferências em aeroportos muito congestionados, dando a oportunidade aos novos participantes de acelerar seu crescimento, e o Pool de desempenhar plenamente suas funções no processo de redistribuição de slots.	
<b>Justificativa:</b> As regras de alocação de slots devem ser aplicadas a cada companhia aérea e a cada série de slots de forma justa, independente, transparente e isonômica, evitando a criação de um limite relacionado à posse de outros slots no mesmo aeroporto, como é o caso na formulação de inserção §3º.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cessão de slots é um mecanismo que pode trazer eficiência e relativizar barreiras de acesso, à medida que promove também um mecanismo de saída para operadores aéreos, em especial em aeroportos saturados e concentrados. Reforça-se, ainda, que no caso do aeroporto de Congonhas (SBSP), foi definido um limite de participação para o mecanismo de mercado secundário.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19181</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A.  <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO II  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  A Concessionária sugere a inclusão no Art. 34 de mais um critério para alocação de slots em aeroportos coordenados/saturados: "V - maior proporção de passageiros com origem e destino ao aeroporto com relação à temporada equivalente anterior."</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  A Concessionária entende que a própria Nota Técnica Nº 12/2020/GTRC/GEAM/SAS - ANAC, que analisa o impacto regulatório da revisão da resolução, reconhece que a redução da quantidade de passageiros em conexão em aeroportos congestionados promove a otimização do uso da infraestrutura aeroportuária disponível, no entanto não a considera como um dos critérios de priorização entre pedidos de slots na minuta da nova resolução.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que analisou a sugestão sob o aspecto de promoção da eficiência em aeroportos coordenados (saturados e concentrados) e entende que os novos mecanismos propostos para o aeroporto de Congonhas (regra local), quanto aos critérios de qualificação para acesso, serão capazes de promover a eficiência de maneira satisfatória.</p> <p>Para os demais aeroportos coordenados, entende-se que os critérios secundários dispostos na resolução são suficientes.</p> <p>Outrossim, a utilização de dados de conexões de passageiros poderia levar a efeitos adversos na disponibilidade e correção daquele dado.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19182</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Tam Linhas Aéreas S/A (Latam Airlines Brasil)</p> <p><b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662983.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> O arquivo anexo contém todas as contribuições da LATAM.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Compõe o arquivo anexo os seguintes documentos: 1) Carta de Encaminhamento; 2) Documento 1 (sugestões de ajustes minuta da resolução e da declaração de aeroporto coordenado); 3) Procuração.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi alterado na resolução o mecanismo proposto de limite de participação para prever que slots recebidos acima do limite sejam elegíveis a histórico.</p> <p>Sugestões de novo critério de priorização de distribuição em alocação inicial foram estudadas no contexto de novos critérios de alocação em aeroportos saturados e concentrados, sendo aplicada como regra local, apenas para o aeroporto de Congonhas (SBSP).</p> <p>Contribuições acerca da elaboração de Portaria serão analisadas quando da elaboração de portaria da Superintendência, que deverá ocorrer após a aprovação da norma em discussão. Contudo, nessa Portaria, temos apenas questões de cunho processual e procedimental, não afetando direitos.</p> <p>A ANAC não descarta que, quando necessário, um aeroporto poderá ter níveis diferenciados de coordenação. Tal situação, no entanto, não é aplicada neste momento. E esse estabelecimento será disciplinado por meio de regras locais (regulamento específico), e haverá a necessidade de Consulta Pública.</p> <p>A definição de grupo econômico não será alterada de forma a abranger percentuais de participação no capital, visto que a quantidade necessária para que uma empresa tenha participação relevante é variável.</p> <p>Alterações em critérios de entrada em aeroportos saturados e concentrados (regra local) foram feitas no sentido de abranger a sugestão de avaliação da capacidade operativa, em termos de detenção de certificado, tempo de existência e experiência ou, ainda RPK (representando aqui uma eficiência).</p> <p>É necessário manter a distinção entre cessões e trocas de slots, visto que as cláusulas de contorno aplicáveis são diferentes.</p> <p>A obrigação de operação de um slot após troca foi introduzida para corrigir anomalias observadas no processo, em que um operador realizava uma troca de um slot “menos importante” por outro mais “valioso”, sendo que um dos operadores não tinha intenção de realizar a operação do slot recebido.</p> <p>A convalidação de trocas de slots realizada pela ANAC é necessária e indispensável para alteração do titular das operações e visa apenas a execução procedimental e verificação de cumprimento de requisitos normativos dispostos na resolução. Critérios de contorno permanecem necessários de forma a resguardar o sistema de alocação de slots de comportamentos especulativos.</p> <p>Foram feitas alterações para esclarecer procedimentos e impactos gerados pela cessão de slots.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

O sistema de pesos e ponderações para solicitações de novos voos, apesar de parecer um mecanismo balanceado, não é factível no contexto da alocação de slots.

**Itens alterados da proposta:**

Art. 12; art. 14; art. 15; art. 16; Declaração de Aeroporto Coordenado (SBSP). Dentre outros dispositivos na resolução.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19183</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Delta Air Lines  <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663144.</p>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> XXX	
<b>Justificativa:</b> XXX	
<b>Resultado da Análise:</b> Não aplicável	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que considerou, sempre que possível, o referencial internacional para a elaboração da resolução de slots. Há, no entanto, a necessidade de adequação de suas disposições em consideração ao sistema jurídico brasileiro, bem como a redução de discricionariedades existentes nas sugestões do WASG para promover sua aplicabilidade no Brasil. A maior parte das alterações, no entanto, dizem respeito a regra local disposta para o aeroporto de Congonhas (SBSP), que é doméstico e não terá o condão de trazer complexidade ao planejamento de operações internacionais.</p> <p>Em geral, alterações foram feitas considerando as contribuições recebidas por parte da IATA e a versão final do normativo ficou mais próxima do WASG.</p>	
<b>Itens alterados da proposta:</b>	
N/A	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19184</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Bloco Sul S.A. <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Proposta de Alteração dos itens (i) e (ii) do Art. 48, para inclusão de regra objetiva sobre o tema. Art. 48. Para a declaração de aeroporto coordenado devem ser considerados: I - o esgotamento da capacidade disponível em pelo menos 03 dias da semana; II - a inflexibilidade para ajustes de horários superior a 03 horas de diferença.	
<b>Justificativa:</b> A proposta atual não deixa claro quais são os parâmetros utilizados para definir os conceito de "capacidade disponível na maior parte da semana" e "inflexibilidade de ajustes de horários", motivo pelo qual sugerimos a inclusão de redação que estabeleça regra objetiva.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, para a declaração de aeroporto coordenado, é realizado estudo quanto à análise de demanda x capacidade, e, como resultado desse estudo, cada aeroporto poderia ter diferentes limitações de infraestrutura, considerando-se os componentes aeroportuários pista, terminal ou pátio. Nesse sentido, é difícil estabelecer com valores específicos os gatilhos para essa declaração. Tanto é que no WASG, é trazida a política e recomendações quanto à avaliação de mudança de nível de um aeroporto, mas não traz também valores ou definições específicas.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19185</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Bloco Sul S.A. <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Proposta de Alteração do Art. 12., §2º, item (iii), para prever a figura do operador aeroportuário como parte na definição da troca de slots. Art. 12, §2º É vedada a troca de slots que tenham sido alocados para empresa aérea entrante, exceto: III - se a troca de slots beneficiar a infraestrutura aeroportuária, a critério, devidamente fundamentado, da equipe designada como responsável pelas atividades de coordenação e alocação de slots, em acordo com o operador aeroportuário.	
<b>Justificativa:</b> Há situações em que o pareamento de slots de pouso e decolagem acarrete em estadias longas de páteo. Uma empresa entrante deve ter a oportunidade de trocar slots para sair do aeroporto congestionado e evitar o alto custo fixo de uma aeronave parada.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a solicitação de troca poderá ser acatada pelo coordenador pois beneficia a infraestrutura aeroportuária. Este item já se encontra vigente sob esse formato. Além disso, na avaliação da equipe de coordenação, já temos a declaração de capacidade aeroportuária emitida pelo operador aeroportuário. De toda forma, não há impeditivo de que a ANAC possa conversar com o operador de aeroporto para entender as especificidades do aeroporto.  <b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19186</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Bloco Sul S.A. <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> O Art. 30 estabelece as informações que devem constar na declaração de aeroporto coordenado. Destacamos a especial concordância sobre a previsão deste item.	
<b>Justificativa:</b> Vemos todas as inclusões como benéficas, especialmente a que trata sobre a inclusão da faixa de alteração de horário em histórico de slots, pois tornaria o processo de alocação inicial mais justo. Atualmente, por não existir tal definição, as cias aéreas utilizam horários históricos de menor interesse (que possuem capacidade aeroportuária ainda disponível) e promovem alteração deste histórico para horários de saturação (visando uma priorização de alocação), e solicitam como "Novo", o primeiro horário utilizado. Assim, reafirmamos a nossa concordância com a importância de inclusão desta regra.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não aplicável	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição recebida.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19187</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Bloco Sul S.A.  <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO II  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Alteração das regras previstas no Art. 34.            Art. 34. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos arts. 32 e 33 desta Resolução, a avaliação dos seguintes critérios na alocação de slots, em ordem de prioridade:            I - maior série de slots (período de operação);            II - EXCLUSÃO            II - maior aeronave;            III - maior eficiência operacional;            IV - maior promoção de concorrência no aeroporto;            §3º Para fins do disposto no inciso IV do caput, será avaliada a menor participação, em assentos ofertados, no índice de Herfindahl–Hirschman da temporada equivalente anterior.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            O critério de promoção da concorrência previsto no Art. 34 traz regra subjetiva, não sendo possível determinar quais são os corretos parâmetros a serem considerados (por rota, por aeroporto, por HHI; qual a métrica de avaliação?).            Desta forma, propomos ajustes na redação, por meio alteração do caput do Art. 34, para prever ordem de prioridade, assim como ocorre na 338, exclusão do item (ii) e inclusão do item (iv) e §3º.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<p><b>Fundamento:</b>            A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a inclusão do critério de concorrência visa maior alinhamento as práticas internacionais, em especial ao conteúdo do item 8.4.1 alinea f, do WASG.            Adicionalmente, como resultado da avaliação, foi definido critério objetivo para a avaliação deste ítem na própria resolução.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b>            Art. 35</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19188</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Bloco Sul S.A.  <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO III  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Alteração d Art. 5º, §2º.                  Art. 5º, §2º O operador do aeroporto pode restringir operações aéreas que limitem ou reduzam a capacidade aeroportuária e/ou que reduzam a oferta de assentos ao passageiro, na comparação a temporada equivalente anterior.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  A atual redação não reflete as alterações que poderão ocorrer nos Aeroportos. Pode ocorrer o caso de alteração nas operações de aeronaves que impactem o número de oferta de assentos, sem que isso implique na alteração da capacidade aeroportuária.                  Tal como o caso de CGH, onde aeronaves de baixa performance (Caravans e ATRs) não diminuíram a capacidade aeroportuária, mas reduziram a oferta de assentos.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a ideia desse dispositivo é minimamente restringir operações que reduzam a capacidade aeroportuária. Quanto à quantidade de assentos ofertados, na prática na grande maioria dos aeroportos está muito mais associado a eficiência das empresas aérea e questões de demanda, e nesses aeroportos que não são coordenados, não é tão crítico assim a questão de utilização de aeronaves de maior porte.                  Já houve a intenção da área técnica de estabelecer tamanho mínimo de aeronave, inclusive para o aeroporto de Congonhas (SBSP), mas depois de muito analisar verificou-se que esse não seria um mecanismo mais apropriado.                  Não há motivação de estabelecer um mecanismo que afete a quantidade de assentos ofertados, pois isso estaria diretamente influenciando alterações de mercado. No entanto, no caso específico de Congonhas (aeroporto saturado e concentrado), foi colocada regra de qualificação buscando maior eficiência.</p>	
<b>Itens alterados da proposta:</b>	
N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19189</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Bloco Sul S.A. <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão de redação prevendo que o percentual de slots do aeroporto coordenado seja definido em conjunto com as partes interessadas. Art. 30 - Parágrafo único. A definição dos valores de parâmetros será feita de forma individualizada para cada aeroporto coordenado, com a participação das empresas aéreas e dos operadores aeroportuários.	
<b>Justificativa:</b> A proposta de norma não estabelece os parâmetros para o limite de participação percentual de slots na declaração de aeroporto coordenado, sendo este um ponto que impacta a estrutura das operações. Sugerimos que seja inserido item prevendo a participação do operador aeroportuário e empresa aérea na definição dos limites.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o limite de participação percentual de slots será adotado somente no caso de disposição de regra local, por meio de parâmetros diferenciados da Declaração de Aeroporto Coordenado e com o cumprimento de todos os procedimentos necessários para a aprovação desse ato, tais como a realização de evento de participação social (Consulta Pública).  <b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19190</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Bloco Sul S.A.  <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO II  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Inclusão de regra sobre o tipo de aeronaves que possuem permissão para operar em aeroportos coordenados.                  Art. 34. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos arts. 32 e 33 desta Resolução, a avaliação dos seguintes critérios na alocação de slots, em ordem de prioridade:                  I - maior série de slots (período de operação);                  II - aeronave com tecnologia sustentável que permita a redução das emissões de Carbono e de ruído;                  II - maior aeronave;                  III - maior eficiência operacional; e                  IV - maior promoção de concorrência no aeroporto.                  §3º Para fins do disposto no inciso IV do caput, será avaliada a menor participação, em assentos ofertados, no índice de Herfindahl–Hirschman da temporada equivalente anterior.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Entendemos que é importante limitar a operação em aeroportos coordenados apenas a aeronaves modernas (Anexo 16 da ICAO), que busquem garantir tecnologia voltada a redução de impactos ambientais</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que de acordo com o preconizado pelo WASG, este artigo não prevê ordem de prioridade.                  Foi adicionado critério ambiental em termos de emissão de carbono e ruído.                  A gradação do critério de promoção da concorrência foi feita com base no índice Herfindahl-Hirschman resultante da alocação analisada.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b>                  Art. 35</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19191</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Aeromexico  <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            To consider maintaining capacity management and slot allocation based on WASG mundial guidelines.            Which have been tested in airports with saturation levels and have demonstrated that they contemplate the aspects mentioned in this resolution, but always within a framework of impartiality and preserving the existence of competition in the markets.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            It is suggested to follow the WASG guidelines that contemplate the aspects that are being modified in this resolution.            The WASG has sought to ensure impartiality in the use of slots and the declaration of airports with saturation; it has look to ensure that all stakeholders are part of these agreements, which has led to the adoption of these rules in several countries worldwide.            Creating rules outside the guidelines may set a precedent for each airport/country to establish its own rules creating a disorganization that the industry does not need.            It is very important to maintain the use of clear rules for all and to look for a global way to continue working as it has been done so far.            IATA has made the suggestion that the CGH situation be handled as a particularity with specific adjustments to the situation, which does not impact the regulation of the rest of the airports in Brazil. This would seem to be an appropriate proposal to keep the allocation process in line with the WSG and consider the particular measures only where they should be applied.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<p><b>Fundamento:</b>            A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a resolução considera, sempre que possível, o referencial internacional para sua elaboração. Há, no entanto, a necessidade de adequação de suas disposições em consideração ao sistema jurídico brasileiro, bem como a redução de discricionariedades existentes nas sugestões do WASG para promover sua aplicabilidade no Brasil. A maior parte das alterações, no entanto, dizem respeito a regra local disposta para o aeroporto de Congonhas (SBSP), que é doméstico e não terá o condão de trazer complexidade ao planejamento de operações internacionais.            Em geral, alterações foram feitas considerando as contribuições recebidas por parte da IATA e a versão final do normativo ficou mais próxima das sugestões do WASG do que a versão submetida à consulta pública.</p> <p><b>Itens alterados da proposta:</b>            N/A</p>	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19192</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Passaredo Transportes Aéreos S/A <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662862.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> As razões da contribuição se encontram delineadas no documento anexado.	
<b>Justificativa:</b> Basicamente a contribuição justifica-se pela manutenção da segurança jurídica nessa ambiente regulado pela ANAC, com a preservação dos investimentos realizados pela contribuinte, envolvendo a operação dos slots de Congonhas, investimentos estes iniciados no mês de Agosto de 2019.No mais ratifica-se as justificativas constantes do documento anexo.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os slots alocados temporariamente, conforme estabelecido anteriormente por meio da Decisão ANAC nº 109/2019, retornarão ao banco de slots para alocação em conformidade com a resolução. Esclarece-se ainda que a manutenção da segurança jurídica pressupõe que a ANAC não deva revogar decisões anteriores claras, legais e que já surtiram efeitos.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19193</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Passaredo Transportes Aéreos S/A <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662862.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> As razões da contribuição se encontram delineadas no documento anexado.	
<b>Justificativa:</b> Basicamente a contribuição justifica-se pela manutenção da segurança jurídica nessa ambiente regulado pela ANAC, com a preservação dos investimentos realizados pela contribuinte, envolvendo a operação dos slots de Congonhas, investimentos estes iniciados no mês de Agosto de 2019.No mais ratifica-se as justificativas constantes do documento anexo.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os slots alocados temporariamente, conforme estabelecido anteriormente por meio da Decisão ANAC nº 109/2019, retornarão ao banco de slots para alocação em conformidade com a resolução. Esclarece-se ainda que a manutenção da segurança jurídica pressupõe que a ANAC não deva revogar decisões anteriores claras, legais e que já surtiram efeitos.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19194</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Map Transportes Aereos Ltda - Voepass <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO VI <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662862.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Prezados, as razões da contribuição da MAP Linhas Aéreas - VOEPASS, encontram-se em anexo.	
<b>Justificativa:</b> As razões apresentadas na contribuição visam garantir a segurança jurídica, com a manutenção dos investimentos realizados pela VOEPASS desde agosto de 2019, quando ocorreu a redistribuição dos Slots da extinta Avianca em Congonhas. É fundamental a defesa da segurança jurídica, garantindo assim a possibilidade do plano de expansão da aviação regional da VOEPASS para mais de 86 cidades do Brasil.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os slots alocados temporariamente, conforme estabelecido anteriormente por meio da Decisão ANAC nº 109/2019, retornarão ao banco de slots para alocação em conformidade com a resolução. Esclarece-se ainda que a manutenção da segurança jurídica pressupõe que a ANAC não deva revogar decisões anteriores claras, legais e que já surtiram efeitos.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19195</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Map Transportes Aereos Ltda - Voepass <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662862.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> razões já descritas acima	
<b>Justificativa:</b> já exposta acima.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os slots alocados temporariamente, conforme estabelecido anteriormente por meio da Decisão ANAC nº 109/2019, retornarão ao banco de slots para alocação em conformidade com a resolução. Esclarece-se ainda que a manutenção da segurança jurídica pressupõe que a ANAC não deva revogar decisões anteriores claras, legais e que já surtiram efeitos.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19196</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Passaredo Transportes Aéreos S/A <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662862.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> As razões da contribuição se encontram delineadas no documento anexado.	
<b>Justificativa:</b> Basicamente a contribuição justifica-se pela manutenção da segurança jurídica nessa ambiente regulado pela ANAC, com a preservação dos investimentos realizados pela contribuinte, envolvendo a operação dos slots de Congonhas, investimentos estes iniciados no mês de Agosto de 2019.No mais ratifica-se as justificativas constantes do documento anexo.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os slots alocados temporariamente, conforme estabelecido anteriormente por meio da Decisão ANAC nº 109/2019, retornarão ao banco de slots para alocação em conformidade com a resolução. Esclarece-se ainda que a manutenção da segurança jurídica pressupõe que a ANAC não deva revogar decisões anteriores claras, legais e que já surtiram efeitos.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19197</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aereas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663181.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  A contribuição da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A segue através do documento anexo ao presente formulário.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Conforme descrito no documento anexo.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a análise de cenários e a proposição de mecanismo de distribuição que considera a participação em termos de Assento Quilometro Ofertado (ASK), sugerida no decorrer do documento, foi analisada e foi concluído que a utilização de um parâmetro como o de Assento Quilômetro Transportado (RPK) traria componente mais relacionado a eficiência. A retirada de históricos de slots, no entanto, não foi vista como medida adequada do ponto de vista da estabilidade regulatória, eficiência e aplicabilidade regulatória.</p> <p>A sugestão de mecanismo de priorização de distribuição de slots para empresas com estrutura operacional e financeira foi disposta como regra local para o aeroporto de Congonhas (SBSP), de uma maneira diferente da sugerida e considerando o RPK doméstico (exceção de-se do cálculo as operações de/para o aeroporto de Congonhas).</p> <p>A adoção de mercado secundário foi considerada importante na medida em que relativiza barreiras à entrada existentes e, desta forma, mantida na proposta de ato normativo. Para reduzir o risco de aumento da concentração, foi proposta ainda a adoção de limite de participação em regra local, somente para o aeroporto de Congonhas (SBSP), visto tratar-se de infraestrutura saturada e concentrada.</p> <p>A redistribuição periódica de slots foi considerada ineficiente, visto que gera insegurança jurídica e instabilidade regulatória, bem como dificulta investimentos que na aviação são planejados em longo prazo. As dificuldades de planejamento que tal mecanismo acarretaria seria capaz de afetar de forma adversa os usuários de transporte aéreo.</p> <p>A consideração sobre redução efetiva do HHI foi contemplada dentre os critérios adicionais de alocação de slots.</p> <p>A ANAC excluiu a possibilidade de criação de um novo nível de coordenação (nível 4) na revisão da proposta.</p> <p>A adoção de critério de qualificação para aeroporto saturado e concentrado foi disposta de forma diversa, mas contemplando, em outro formato, o tempo de experiência e certificação, além de outros critérios.</p> <p>Por último, foi estabelecida uma prioridade diferente para o aeroporto de Congonhas (SBSP), de forma a atender aos objetivos da revisão normativa.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b>  Essas alterações estão dispostas em toda a minuta de Resolução e declaração de aeroporto coordenado.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19198</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ministério Da Economia <b>Categoria:</b> Órgão Público	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663198.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Vide Nota Técnica em anexo.	
<b>Justificativa:</b> Vide Nota Técnica em anexo.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e informa que o estudo compartilhado auxiliou na proposição de mecanismos mais eficientes, ainda que o processo proposto não tenha se mostrado o mais adequado a atender aos objetivos regulatórios. Tratava-se da criação de sistema de priorização voltado para a qualidade de serviço, expresso em termos de pontualidade e regularidade, cujo desempenho no sistema atual é satisfatório.  <b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19199</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aereas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663286.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  O documento anexo trata da segunda contribuição da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A através de estudo independente produzido pela Fundação Getúlio Vargas - FGV.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Conforme documento anexo.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a análise de cenários e a proposição de mecanismo de distribuição que considera a participação em termos de Assento Quilometro Ofertado (ASK), sugerida no decorrer do documento, foi analisada e foi concluído que a utilização de um parâmetro como o de Assento Quilometro Transportado (RPK) traria componente mais relacionado a eficiência. A retirada de históricos de slots, no entanto, não foi vista como medida adequada do ponto de vista da estabilidade regulatória, eficiência e aplicabilidade regulatória.</p> <p>A sugestão de mecanismo de priorização de distribuição de slots para empresas com estrutura operacional e financeira foi disposta como regra local para o aeroporto de Congonhas (SBSP), de uma maneira diferente da sugerida e considerando o RPK doméstico (excetuando-se do cálculo as operações de/para o aeroporto de Congonhas).</p> <p>A adoção de mercado secundário foi considerada importante na medida em que relativiza barreiras à entrada existentes e, desta forma, mantida na proposta de ato normativo. Para reduzir o risco de aumento da concentração, foi proposta ainda a adoção de limite de participação em regra local, somente para o aeroporto de Congonhas (SBSP), visto tratar-se de infraestrutura saturada e concentrada.</p> <p>A redistribuição periódica de slots foi considerada ineficiente, visto que gera insegurança jurídica e instabilidade regulatória, bem como dificulta investimentos que na aviação são planejados em longo prazo. As dificuldades de planejamento que tal mecanismo acarretaria seria capaz de afetar de forma adversa os usuários de transporte aéreo.</p> <p>A consideração sobre redução efetiva do HHI foi contemplada dentre os critérios adicionais de alocação de slots.</p> <p>A ANAC excluiu a possibilidade de criação de um novo nível de coordenação (nível 4) na revisão da proposta.</p> <p>A adoção de critério de qualificação para aeroporto saturado e concentrado foi disposta de forma diversa, mas contemplando, em outro formato, o tempo de experiência e certificação, além de outros critérios.</p> <p>Por último, foi estabelecida uma prioridade diferente para o aeroporto de Congonhas (SBSP), de forma a atender aos objetivos da revisão normativa.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>Essas alterações estão dispostas em toda a minuta de Resolução e declaração de aeroporto coordenado.</p>	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19200</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Confederação Nacional Da Indústria	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO II - CAPÍTULO II
	<b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão
	<b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
Incluir critério para alocação inicial de slots que garanta equilíbrio entre os diferentes serviços (regulares, fretados e de carga) e mercados (doméstico, regional e longo curso, lazer ou negócios) e estimule a ampliação da oferta de voos domésticos regionais.	
<b>Justificativa:</b>	
<p>Na proposta pela Worldwide Airport Slot Guidelines – WASG (2020) para distribuição inicial de slots, há um critério que considera o tipo de serviço ao consumidor e mercado. Levando em conta a baixa oferta de voos para municípios brasileiros que não estão nas regiões metropolitanas, faz-se necessário a inclusão de um critério que incentive a ampliação e diversificação da oferta de voos regionais. A aviação regional é relevante para viabilizar a integração entre as regiões do país e contribui para o desenvolvimento econômico local. Estudos do ICAO (Agência das Nações Unidas Especializada para a Aviação) apontam que a maior frequência de voos a determinado destino está associada à geração de empregos e sustentação das diversas economias regionais. Na literatura especializada existe ainda o consenso sobre a capacidade de a aviação regional gerar concorrência no setor aéreo e estimular e facilitar o desenvolvimento do turismo. Fundamental ainda é o papel da aviação nacional na universalização de serviços essenciais, como ficou demonstrado durante a distribuição de vacinas para controlar a covid-19 durante o último ano.</p> <p>Para o setor produtivo, a aviação regional permite agilidade na locomoção de pessoas em viagens de negócios e, também, no transporte de cargas. A realidade demonstra que o ambiente de negócios não está mais concentrado apenas nas capitais. A interiorização da indústria brasileira iniciada na década de 1980 vem se intensificando desde a década de 1990 – estimulada por diferentes fatores, como ondas de privatizações, estabilidade econômica que atraíram novos investimentos ou mesmo pela chamada “guerra fiscal”. A atividade industrial em microrregiões do país apresentou crescimento no número das aglomerações industriais em 32% no período entre 1995 e 2015, segundo dados do IPEA. Assim, muitos polos industriais estão localizados em regiões não atendidas pela aviação, como é o caso do Polo de confecção têxtil no Agreste Pernambucano, da agroindústria na região de Campanha (Rio Grande do Sul), entre outros tantos.</p> <p>O número de cidades atendidas por voos domésticos não tem acompanhado o desenvolvimento dos municípios brasileiros de médio e pequeno porte. Segundo dados da própria ANAC, o número de cidades atendidas por voos domésticos recuou de 180, em 2007, para 122, em 2016. A redução ocorreu no atendimento das linhas regionais. Outro indicativo desse cenário é o índice de voos comerciais de curta distância frente ao total dos deslocamentos. No Brasil, essa média está em 12%, frente ao padrão de 30% em outros países, segundo dados da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear).</p> <p>A revisão da distribuição de slots deve ser uma oportunidade para criar mecanismos que incentive a diversificação de rotas e de frotas, incluindo aeronaves com menor capacidade de passageiros que torne possível levar o transporte aéreo para o interior.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que analisou a presente contribuição no sentido de privilegiar alocações mais eficientes. Neste sentido, e considerando o aeroporto de Congonhas (SBSP), a adoção de mecanismos de priorização de alocação de slots a operadores mais eficientes, num contexto de RPK nacional, tem a possibilidade de propiciar que operadores cresçam sua participação não apenas em aeroportos centrais, mas em localidades diversas.</p> <p>A alocação baseada em tipo de serviço não é considerada eficiente, ao passo em que limita o acesso à infraestrutura com um condicionante não necessariamente ideal.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Por fim, a Lei 11.182/2005 dispõe liberdade de rotas e tarifas, de forma que a ANAC não disciplina as rotas a serem atendidas.

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19201</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Confederação Nacional Da Indústria	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO II
	<b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão
	<b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
Incluir critério para alocação inicial de slots que garanta equilíbrio entre os diferentes serviços (regulares, fretados e de carga) e mercados (doméstico, regional e longo curso, lazer ou negócios) e estimule a ampliação da oferta de voos domésticos regionais.	
<b>Justificativa:</b>	
<p>Na proposta pela Worldwide Airport Slot Guidelines – WASG (2020) para distribuição inicial de slots, há um critério que considera o tipo de serviço ao consumidor e mercado. Levando em conta a baixa oferta de voos para municípios brasileiros que não estão nas regiões metropolitanas, faz-se necessário a inclusão de um critério que incentive a ampliação e diversificação da oferta de voos regionais. A aviação regional é relevante para viabilizar a integração entre as regiões do país e contribui para o desenvolvimento econômico local. Estudos do ICAO (Agência das Nações Unidas Especializada para a Aviação) apontam que a maior frequência de voos a determinado destino está associada à geração de empregos e sustentação das diversas economias regionais. Na literatura especializada existe ainda o consenso sobre a capacidade de a aviação regional gerar concorrência no setor aéreo e estimular e facilitar o desenvolvimento do turismo. Fundamental ainda é o papel da aviação nacional na universalização de serviços essenciais, como ficou demonstrado durante a distribuição de vacinas para controlar a covid-19 durante o último ano.</p> <p>Para o setor produtivo, a aviação regional permite agilidade na locomoção de pessoas em viagens de negócios e, também, no transporte de cargas. A realidade demonstra que o ambiente de negócios não está mais concentrado apenas nas capitais. A interiorização da indústria brasileira iniciada na década de 1980 vem se intensificando desde a década de 1990 – estimulada por diferentes fatores, como ondas de privatizações, estabilidade econômica que atraíram novos investimentos ou mesmo pela chamada “guerra fiscal”. A atividade industrial em microrregiões do país apresentou crescimento no número das aglomerações industriais em 32% no período entre 1995 e 2015, segundo dados do IPEA. Assim, muitos polos industriais estão localizados em regiões não atendidas pela aviação, como é o caso do Polo de confecção têxtil no Agreste Pernambucano, da agroindústria na região de Campanha (Rio Grande do Sul), entre outros tantos.</p> <p>O número de cidades atendidas por voos domésticos não tem acompanhado o desenvolvimento dos municípios brasileiros de médio e pequeno porte. Segundo dados da própria ANAC, o número de cidades atendidas por voos domésticos recuou de 180, em 2007, para 122, em 2016. A redução ocorreu no atendimento das linhas regionais. Outro indicativo desse cenário é o índice de voos comerciais de curta distância frente ao total dos deslocamentos. No Brasil, essa média está em 12%, frente ao padrão de 30% em outros países, segundo dados da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear).</p> <p>A revisão da distribuição de slots deve ser uma oportunidade para criar mecanismos que incentive a diversificação de rotas e de frotas, incluindo aeronaves com menor capacidade de passageiros que torne possível levar o transporte aéreo para o interior.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que corrobora com a busca por alocações mais eficientes. Neste sentido, e considerando o aeroporto de Congonhas (SBSP), a adoção de mecanismos de priorização de alocação de slots a operadores mais eficientes, num contexto de RPK nacional, tem a possibilidade de propiciar que operadores cresçam sua participação não apenas em aeroportos centrais, mas em localidades diversas.</p> <p>A alocação baseada em tipo de serviço não é considerada eficiente, ao passo em que limita o acesso à infraestrutura com um condicionante não necessariamente ideal.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Por fim, a Lei 11.182/2005 dispõe liberdade de rotas e tarifas, de forma que a ANAC não disciplina as rotas a serem atendidas.

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19202</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Confederação Nacional Da Indústria	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO II
	<b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão
	<b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
Incluir critério para alocação inicial de slots que garanta equilíbrio entre os diferentes serviços (regulares, fretados e de carga) e mercados (doméstico, regional e longo curso, lazer ou negócios) e estimule a ampliação da oferta de voos domésticos regionais.	
<b>Justificativa:</b>	
<p>Na proposta pela Worldwide Airport Slot Guidelines – WASG (2020) para distribuição inicial de slots, há um critério que considera o tipo de serviço ao consumidor e mercado. Levando em conta a baixa oferta de voos para municípios brasileiros que não estão nas regiões metropolitanas, faz-se necessário a inclusão de um critério que incentive a ampliação e diversificação da oferta de voos regionais. A aviação regional é relevante para viabilizar a integração entre as regiões do país e contribui para o desenvolvimento econômico local. Estudos do ICAO (Agência das Nações Unidas Especializada para a Aviação) apontam que a maior frequência de voos a determinado destino está associada à geração de empregos e sustentação das diversas economias regionais. Na literatura especializada existe ainda o consenso sobre a capacidade de a aviação regional gerar concorrência no setor aéreo e estimular e facilitar o desenvolvimento do turismo. Fundamental ainda é o papel da aviação nacional na universalização de serviços essenciais, como ficou demonstrado durante a distribuição de vacinas para controlar a covid-19 durante o último ano.</p> <p>Para o setor produtivo, a aviação regional permite agilidade na locomoção de pessoas em viagens de negócios e, também, no transporte de cargas. A realidade demonstra que o ambiente de negócios não está mais concentrado apenas nas capitais. A interiorização da indústria brasileira iniciada na década de 1980 vem se intensificando desde a década de 1990 – estimulada por diferentes fatores, como ondas de privatizações, estabilidade econômica que atraíram novos investimentos ou mesmo pela chamada “guerra fiscal”. A atividade industrial em microrregiões do país apresentou crescimento no número das aglomerações industriais em 32% no período entre 1995 e 2015, segundo dados do IPEA. Assim, muitos polos industriais estão localizados em regiões não atendidas pela aviação, como é o caso do Polo de confecção têxtil no Agreste Pernambucano, da agroindústria na região de Campanha (Rio Grande do Sul), entre outros tantos.</p> <p>O número de cidades atendidas por voos domésticos não tem acompanhado o desenvolvimento dos municípios brasileiros de médio e pequeno porte. Segundo dados da própria ANAC, o número de cidades atendidas por voos domésticos recuou de 180, em 2007, para 122, em 2016. A redução ocorreu no atendimento das linhas regionais. Outro indicativo desse cenário é o índice de voos comerciais de curta distância frente ao total dos deslocamentos. No Brasil, essa média está em 12%, frente ao padrão de 30% em outros países, segundo dados da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear).</p> <p>A revisão da distribuição de slots deve ser uma oportunidade para criar mecanismos que incentive a diversificação de rotas e de frotas, incluindo aeronaves com menor capacidade de passageiros que torne possível levar o transporte aéreo para o interior.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que corrobora com a busca por alocações mais eficientes. Neste sentido, e considerando o aeroporto de Congonhas (SBSP), a adoção de mecanismos de priorização de alocação de slots a operadores mais eficientes, num contexto de RPK nacional, tem a possibilidade de propiciar que operadores cresçam sua participação não apenas em aeroportos centrais, mas em localidades diversas.</p> <p>A alocação baseada em tipo de serviço não é considerada eficiente, ao passo em que limita o acesso à infraestrutura com um condicionante não necessariamente ideal.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Por fim, a Lei 11.182/2005 dispõe liberdade de rotas e tarifas, de forma que a ANAC não disciplina as rotas a serem atendidas.

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19203</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Aerovias Del Continente Americano S.A – Avianca</p> <p><b>Categoria:</b> Empresa de Transporte Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662870.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Comentários a todo o documento, nossa posição está alinhada com os comentários da IATA.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Não acreditamos ser conveniente produzir resoluções que não estejam de acordo com as normas e acordos internacionais.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a resolução considera, sempre que possível, o referencial internacional para sua elaboração. Há, no entanto, a necessidade de adequação de suas disposições em consideração ao sistema jurídico brasileiro, bem como a redução de discricionariedades existentes nas sugestões do WASG para promover sua aplicabilidade no Brasil. A maior parte das alterações, no entanto, dizem respeito a regra local disposta para o aeroporto de Congonhas (SBSP), que é doméstico e não terá o condão de trazer complexidade ao planejamento de operações internacionais.</p> <p>Em geral, alterações foram feitas considerando as contribuições recebidas por parte da IATA e a versão final do normativo ficou mais próxima das sugestões do WASG do que a versão submetida à consulta pública.</p> <p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19204</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO À RESOLUÇÃO <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663301.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> solicitamos que no Título I, Capítulo I, das Definições, art. 3º, item XII seja melhor esclarecido quando e como um aeroporto deverá ser considerado Nível 3 ou nível 4	
<b>Justificativa:</b> A necessidade de melhor esclarecimento deste item se deve ao fato de não suscitar dúvidas sobre esta norma.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não aplicável	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que optou por excluir a previsão de um novo nível de coordenação (nível 4) da resolução.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19205</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO À RESOLUÇÃO <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663309.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Solicitamos incluir nas prioridades, regras que considerem empresas que tenham na sua frota "green aircraft", i.é., que utilizem aeronaves com menor emissões de gases de efeito estufa, com redução do consumo de energia e mais silenciosas.	
<b>Justificativa:</b> Frente a necessidade de redução global das emissões de dióxido de carbono em 45% até 2030, e de neutralidade de liberação de CO2 até 2050, quando emissões deverão ser reduzidas ao máximo e as restantes serão compensadas por reflorestamento e tecnologias de captura de carbono da atmosfera, é impensável que uma Agência que regula a aviação no país, não se preocupe com novas regras alinhadas com o pacto climático, protegendo assim, seus cidadãos e o meio ambiente.	
<b>Resultado da Análise:</b> Acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em termos de emissão de CO2 e ruído, foi incluído no normativo o critério “melhor desempenho ambiental” para fins de desempate na alocação inicial.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 35	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19206</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO À RESOLUÇÃO <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663319.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Solicitamos incluir nas prioridades do artigo 33, regras que também contemplem aeronaves mais silenciosas e menos poluentes, i.é., "green aircraft",	
<b>Justificativa:</b> É fundamental priorizar no país, adoção de tecnologia verde e outros esforços de redução de emissões e adaptação aos impactos da crise climática. Incluir regras que priorizem empresas com "green aircraft", é a oportunidade da Anac dar um passo à frente alinhando-se verdadeiramente ao pacto climático, protegendo seus cidadãos e o meio ambiente.	
<b>Resultado da Análise:</b> Acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em termos de emissão de CO2 e ruído, foi incluído no normativo o critério “melhor desempenho ambiental” para fins de desempate na alocação inicial.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 35	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19207</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO À RESOLUÇÃO <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663330.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Solicitamos incluir regras para aeroportos nível 3 ou nível 4 (por exemplo, Aeroporto de Congonhas), que ficam situados dentro das cidades, que priorizem aviões verdes e que tragam menos impacto para o entorno. Por exemplo: aviões mais silenciosos: aviões menores que ofereçam menos risco de acidentes aéreos dentro da cidade ; maior eficiência e adoção de tecnologia verde e outros esforços de redução de emissões e adaptação aos impactos da crise climática. Solicitamos reescrever as regras para que atendam a necessidade de segurança de um aeroporto como Congonhas.	
<b>Justificativa:</b> Aeroportos em grandes centros e com muito movimento, similares ao Aeroporto de Congonhas, precisam ser cada vez mais amigáveis com seu entorno para um convívio saudável entre todos, que favoreça tanto a saúde econômica do aeroporto, quanto a saúde dos vizinhos do entorno. Portanto, priorizar nas regras empresas com aeronaves verdes, faz-se necessário para minimizar o impacto ambiental, sonoro, na mobilidade do entorno.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em termos de emissão de CO2 e ruído, foi incluído no normativo o critério “melhor desempenho ambiental” para fins de desempate na alocação inicial. A adoção de critérios com o objetivo de promover a segurança é prevista dentro dos processos de regulamentação, certificação e fiscalização da ANAC de maneira abrangente, e em outros normativos que não o de distribuição de slots, que abrange apenas a avaliação de capacidade de infraestrutura aeroportuária.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 35	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19208</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO À RESOLUÇÃO <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663340.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Solicitamos esclarecer o critério utilizado para definir o nível de saturação.	
<b>Justificativa:</b> A inclusão do esclarecimento traz maior transparência ao documento.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não aplicável	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de saturação foi retirado da resolução.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19209</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO À RESOLUÇÃO <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663345.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> "§4º Durante a alocação de novas solicitações de slots (banco de slots), caso o número de solicitações de séries de slots exceda a quantidade total de slots disponíveis no banco de slots, a alocação de slots será destinada para a empresa de transporte aéreo que oferecer aeronaves com menor impacto ambiental (menor ruído, menor poluição ambiental, menor tamanho, melhor tecnologia)."	
<b>Justificativa:</b> A mudança do texto favorece o compromisso da Anac com o pacto climático, protegendo o ambiente e os cidadãos, e diminuindo a incomodidade no entorno de um aeroporto nível 4, semelhante ao Aeroporto de Congonhas, por exemplo.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, em termos de emissão de CO2 e ruído, foi incluído no normativo o critério “melhor desempenho ambiental” para fins de desempate na alocação inicial.  <b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 35	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19210</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Turkish Airlines Inc. <b>Categoria:</b> Operador aéreo	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662903.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Dear coordinators, we are in support of IATA's comments on proposed changes. thus we directly forward IATA's comment at the attachment.	
<b>Justificativa:</b> Dear coordinators, we are in support of IATA's comments on proposed changes. thus we directly forward IATA's comment at the attachment.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a resolução considera, sempre que possível, o referencial internacional para sua elaboração. Há, no entanto, a necessidade de adequação de suas disposições em consideração ao sistema jurídico brasileiro, bem como a redução de discricionariedades existentes nas sugestões do WASG para promover sua aplicabilidade no Brasil. A maior parte das alterações, no entanto, dizem respeito a regra local disposta para o aeroporto de Congonhas (SBSP), que é doméstico e não terá o condão de trazer complexidade ao planejamento de operações internacionais. Em geral, alterações foram feitas considerando as contribuições recebidas por parte da IATA e a versão final do normativo ficou mais próxima das sugestões do WASG do que a versão submetida à consulta pública.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19211</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Turkish Airlines Inc.  <b>Categoria:</b> Operador aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Dear coordinators, we are in support of IATA's comments on proposed changes. thus we directly forward IATA's comment at the attachment.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Dear coordinators, we are in support of IATA's comments on proposed changes. thus we directly forward IATA's comment at the attachment.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a resolução considera, sempre que possível, o referencial internacional para sua elaboração. Há, no entanto, a necessidade de adequação de suas disposições em consideração ao sistema jurídico brasileiro, bem como a redução de discricionariedades existentes nas sugestões do WASG para promover sua aplicabilidade no Brasil. A maior parte das alterações, no entanto, dizem respeito a regra local disposta para o aeroporto de Congonhas (SBSP), que é doméstico e não terá o condão de trazer complexidade ao planejamento de operações internacionais.</p> <p>Em geral, alterações foram feitas considerando as contribuições recebidas por parte da IATA e a versão final do normativo ficou mais próxima das sugestões do WASG do que a versão submetida à consulta pública.</p> <p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19212</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Boeing Brasil Serviços Técnicos Aeronáuticos Ltda.  <b>Categoria:</b> Fabricante de aeronave</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO II  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  O Artigo 34 da referida Resolução No. 338/2014 estabelece que um dos critérios para alocação de slots é o tamanho da aeronave, entretanto, o Parágrafo 1 determina que a prioridade para solicitações de séries de slots só ocorrerá se a aeronave tiver mais de 20% da maior oferta de número de assentos. Recomendamos que, no que diz respeito à consideração das diferenças de capacidades das aeronaves nas alocações de novos slots, a ANAC continue a seguir os padrões da IATA WASG (World Airport Slot Guidelines) e remova o limite proposto de 20%.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  O critério proposto no Parágrafo 1 do Artigo 34 se contrapõe a um dos objetivos declarados pela ANAC na sua Análise de Impacto Regulatório (AIR) para revisão da Resolução No. 338/2014, no seu item 3.11 (Descrição dos Objetivos):  “I - Tornar mais eficiente o uso da infraestrutura. A maior eficiência na utilização da infraestrutura é atingida por meio da otimização do uso da infraestrutura disponível. Uma das formas é o aumento da quantidade de passageiros com origem e destino (OD) ao aeroporto. O aumento da quantidade de passageiros com OD pode ocorrer em razão do comportamento das empresas aéreas (ou seja, utilizando-se mecanismos de incentivo) por meio da redução da quantidade de passageiros em conexão no aeroporto, do aumento da oferta de assentos (maiores aeronaves), do aumento do Load Factor, etc.”  Considerar apenas a diferença de capacidade de 20% ou mais inibirá a concorrência adicional e a eficiência dos aeroportos, limitando o número de bilhetes à venda e consequentemente o número de viajantes que podem viajar num determinado slot/rota.  Além disso, a diferença de 20% proposta não está alinhada com os padrões globais estabelecidos na IATA WASG (Worldwide Airport Slot Guidelines) Edição 1, a qual a ANAC está tomando como referência para atualizar a respectiva Resolução No. 338/2014.  Também é apropriado mencionar o Doc 9587 da ICAO, Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport: “Any slot allocation system should be fair, non-discriminatory and transparent, and should take into account the interests of all stakeholders. It should also be globally compatible, aimed at maximizing effective use of airport capacity, simple, practicable and economically sustainable.”  A Boeing recomenda alinhar as regras e processos locais com as práticas globais. Ter diferentes regras e processos para alocação de slots em cada extremidade da rota adiciona complexidade e leva a ineficiências desnecessárias.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o critério de 20% de variação de número de assentos foi definido com base em análises empíricas, que demonstraram que variações menores que 20% na quantidade de assentos de uma aeronave não são capazes de afetar de maneira significativa o desempenho em termos de infraestrutura. Além disso, essa variação minimiza a busca pelas empresas aéreas em alterar frota ou configuração de aeronave devido a variações pequenas na quantidade de assentos ofertados. Temos que lembrar que na atual Resolução nº 338/2014, a diferença de apenas 1 assento poderia influenciar a alocação do slot, o que se entende ser pouco razoável.</p>	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19213</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663006.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Art. 13, É permitida a cessão e/ou locação de slots entre empresas de transporte aéreo que operam ou planejam operar no aeroporto, mediante convalidação da ANAC que avaliará as características de cada operação e a capacidade aeroportuária declarada desse aeroporto.	
<b>Justificativa:</b> Entendemos que é possível se admitir a “cessão” ou “locação” dos slots, como forma de negócio entre as empresas de transporte aéreo. No entanto, sugerimos que a redação contenha detalhes sobre em que termos e sob que condições poderiam ocorrer a cessão e/ou locação dos slots entre as empresas, incluindo pré-requisitos, modalidades, metodologia e trâmites exatos da operação, para maior segurança jurídica e transparência.	
<b>Resultado da Análise:</b> Acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a resolução disciplina apenas a cessão de slots e não a locação de slots. Foram incluídos na resolução dispositivos que estabelecem requisitos e procedimentos a serem adotados no caso de cessão de slots.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 12; art. 15	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19214</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO II <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Art. 32, §2º Para fins previstos no inciso II do caput, poderão ser admitidas alterações em histórico de slots desde que não haja impacto na infraestrutura aeroportuária (por exemplo, renumeração de voos) ou ajuste de horário. As condições para alterações de histórico e/ou ajustes de horários de slots constarão da Declaração de Capacidade de cada Aeroporto para cada temporada.	
<b>Justificativa:</b> Propomos que as alterações de histórico e/ou ajustes de horários de slots estejam definidas na Declaração de Capacidade de cada Aeroporto para cada temporada.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o parâmetro máximo para ajuste de histórico será definido na Declaração de Aeroporto Coordenado pois trata-se de um parâmetro que impacta o processo de alocação de infraestrutura, e não a definição de capacidade.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19215</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Em relação às definições de conceitos elencados no Capítulo I, Art. 3º, propomos que outras definições sejam incluídas a fim de possibilitar melhor compreensão e transparência do texto normativo e evitar interpretações distintas por parte de diferentes players do setor. Nesta linha, a título de exemplo, entendemos que poderiam ser incluídas definições claras de “contestabilidade”, “mercado”, “saturação”, dentre outros conceitos relevantes que se encontram presentes nos artigos da proposta de Resolução.	
<b>Justificativa:</b> Propomos que outras definições sejam incluídas a fim de possibilitar melhor compreensão e transparência do texto normativo e evitar interpretações distintas por parte de diferentes players do setor.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que “contestabilidade” e “mercado” são termos cujas definições são encontradas na teoria econômica, e não definidos por convenção pela ANAC em uma resolução. O termo “saturação” não se encontra disposto na resolução.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19216</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugerimos, ainda, que os critérios utilizados como base para alteração de nível sejam esclarecidos, em especial, destacamos a inovação trazida na minuta por meio do novo conceito de Aeroporto Coordenado Nível 4, preconizado no art. 47 e seguintes. Entendemos que a explanação pormenorizada dos critérios a serem adotados pela ANAC no processo de decisão permitirão uma melhor compreensão destes, além de conferir maior transparência e segurança jurídica. Ademais, propomos que qualquer tipo de alteração seja objeto de Consulta prévia ao setor, incluindo no mínimo, o Operador Aeroportuário, Empresas Aéreas e seus respectivos representantes.	
<b>Justificativa:</b> Entendemos que a explanação pormenorizada dos critérios a serem adotados pela ANAC no processo de decisão permitirão uma melhor compreensão destes, além de conferir maior transparência e segurança jurídica.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que optou por alterar a resolução, excluindo a previsão de um novo nível de coordenação e dispondo regras diferenciadas no contexto de regra local, sendo aplicado apenas em Congonhas (SBSP) A classificação de um aeroporto como coordenado seguirá o estabelecido na resolução.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Foram excluídos/alterados todos os dispositivos que tratavam do aeroporto nível 4.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19217</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO II <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Para fins de fundamentação, prevista no artigo 4º, VI da minuta, sugerimos que os casos omissos ou não contemplados na nova Resolução sejam avaliados e decididos por essa r. Agência com base nas melhores práticas e princípios previstos nas guidelines globais – Worldwide Airport Slot Guidelines - WASG , referência internacional no tema em comento pelas entidades envolvidas e publicada no site da International Air Transport Association - IATA.	
<b>Justificativa:</b> As guidelines referenciadas na Contribuição tratam-se de referência internacional no tema em comento pelas entidades envolvidas e estão publicadas no site da International Air Transport Association - IATA.	
<b>Resultado da Análise:</b> Acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi acatada.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 5º.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19218</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO III <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Gostaríamos, também, de destacar, dada a importância do tema, que a norma poderia ser mais específica quanto aos mecanismos de perda e cessão de slots especificamente nos casos de recuperação judicial e falência. Nesta linha, fazemos referência novamente à WASG, conforme acima referenciado, com seção específica (8.15) acerca deste assunto e solicitamos que seja explicitamente indicado se será adotada na legislação brasileira.	
<b>Justificativa:</b> Dada a importância do tema, a norma poderia ser mais específica quanto aos mecanismos de perda e cessão de slots, em especial nos casos de recuperação judicial e falência.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que já haviam sido incluídas, nos artigos 41 e 42, dispositivos que esclarecem a aplicação dos mecanismos previstos para retirada de slots ou séries de slots.  Quanto à cessão de slots, foram inseridos dispositivos trazendo maior clareza para essa questão.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Art. 15; art. 41; art. 42	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19219</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> ANEXO À RESOLUÇÃO  <b>Tipo de Contribuição:</b> NA  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663062.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Por favor encontre no anexo o teor completo da Contribuição GOL para a presente revisão normativa.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Envio da documentação total GOL por meio do formulário.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que no processo normativo em questão foi adotado como um dos objetivos da revisão a promoção de estabilidade regulatória expressa em termos de alinhamento com práticas internacionais, sempre que tais práticas fossem compatíveis com o arcabouço regulatório nacional.</p> <p>Neste sentido, após análise de contribuições recebidas no âmbito dessa consulta pública, foi excluída a previsão de um novo nível de coordenação (nível 4), e as adaptações necessárias para fazer frente a um problema localizado em apenas um aeroporto serão dispostas como regra local, por meio da declaração de aeroporto coordenado de Congonhas (SBSP).</p> <p>A gradação do limite de participação foi realizada levando-se em conta análises empíricas e o objetivo regulatório e, ainda, a adoção de um valor que permita que as empresas aéreas incumbentes no aeroporto de Congonhas sejam elegíveis a adquirir slots. Foi disposto, ainda, que os slots procedentes do banco de slots e recebidos acima do limite de participação serão elegíveis para históricos.</p> <p>Ações no sentido de limitar a discricionariedade na definição do limite não seriam efetivas, visto que tanto a resolução quanto a Decisão de Aeroporto Coordenado são de competência da Diretoria Colegiada. Desta forma, não haveria o que se falar em tornar mais rígido o processo de definição do limite de participação. O mesmo ocorre para a limitação de poder da Diretoria Colegiada em definir critérios na declaração de aeroporto coordenado.</p> <p>No tocante à faixa de alteração de horários históricos, tal alteração é feita para alinhamento com o preconizado pelo WASG, sendo menos restritivo nos aeroportos que estamos permitindo alterações de horários até um certo range. Na verdade, se adotarmos como parâmetro 0 (zero) minuto para alteração de horário, isso significa o alinhamento completo do WASG.</p> <p>Por entender que em determinados aeroportos não é necessário restringir totalmente a alteração horária, a ANAC disporá em declarações de aeroporto coordenado a permissão de que existam faixas horárias na qual é possível alteração. Este, no entanto, não é o caso do aeroporto de Congonhas (SBSP) onde, devido a escassez de infraestrutura e grande nível de concentração de slots, poderia ser potencialmente danoso à concorrência e ineficaz permitir alterações de horário na fase da alocação inicial. Após o envio da SAL, a empresa poderá realizar as alterações de horários normalmente, o que na prática, permite as empresas aéreas alterarem e ainda fazer com que essa alteração se reflita na base de referência (BDR) para fins de futura concessão de históricos.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b></p>	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Essas alterações estão dispostas em toda a minuta de Resolução e declaração de aeroporto coordenado.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19220</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Contribuição: A criação de um nível adicional de coordenação de aeroportos com novos parâmetros de coordenação distancia o Brasil do padrão WASG. Sua implementação deve ser realizada com cautela, observadas previamente as referências a serem utilizadas pela ANAC no diagnóstico do “share” por empresa, critérios detalhados da classificação nível 4, entre outros detalhes.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            A alteração normativa proposta não encontra apoio na experiência internacional, uma vez que as orientações WASG não preveem um nível adicional de coordenação. Um potencial desalinhamento das normas brasileiras com as orientações WASG podem gerar insegurança de investimentos a operadores estrangeiros que queiram iniciar voos internacionais em aeroportos saturados, por exemplo.            Adicionalmente, a criação de um nível adicional de coordenação de aeroportos pode não ser ferramenta adequada a promover a competição entre companhias aéreas, uma vez que o nível de concentração de slots por companhia aérea em um dado aeroporto não corresponde, sozinho, a uma métrica adequada da intensidade da competição em termos de pontos de origem e destino, que é a variável de concorrência relevante do ponto de vista dos usuários do serviço (a esse respeito, vide esclarecimentos adicionais no Apêndice a esta contribuição e também aqueles já prestados no âmbito da tomada de subsídios).            A GOL entende que as bases de referência utilizadas para classificar um aeroporto, assim como eventualmente a forma de cálculo da participação das companhias aéreas no aeroporto, devem ser previamente conhecidas. Como exemplo, sugerimos a inclusão a seguir destacada no Artigo 48: Parágrafo Único: para fins de identificação e posterior classificação de um aeroporto coordenado saturado, a ANAC avaliará, com base nos slots alocados da “BDR”, a disponibilidade média de slots em dias úteis das últimas 3 temporadas equivalentes. Caso essa média seja menor que 0,5% quando comparada a capacidade total do aeroporto coordenado com base nos mesmos dias úteis, este será classificado como saturado.            Há de se considerar que em aeroportos como Congonhas e Santos Dumont, mesmo após um aumento de capacidade, é elevada a probabilidade de haver um novo esgotamento de slots disponíveis. Entretanto, na proposta de Resolução, não fica claro quais serão as bases utilizadas, tipo de diagnóstico, entre outros, a serem adotadas para identificar o esgotamento da infraestrutura. Dado o aspecto inovador da proposta, reforçamos a necessidade de amplo conhecimento das informações acima para que não tenhamos assimetrias de entendimento com a ANAC.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que optou por alterar a resolução, excluindo a previsão de um novo nível de coordenação e dispondo regras diferenciadas no contexto de regra local.            A classificação de um aeroporto como coordenado seguirá o estabelecido na resolução.            O único aeroporto que no momento enseja a adoção de regra local é o Aeroporto de Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP), e se trata de um aeroporto doméstico.            A eventual adoção de regra local em aeroporto internacional, se necessário, deverá ser precedida de Consulta Pública.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19221</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Deve ser previsto de forma rígida um limite de participação percentual (cap) nos slots em aeroporto coordenado saturado (nível 4), por meio da alteração do art. 50 da Minuta de Resolução:                  Art. 50. Devem constar na declaração de aeroporto coordenado todas as informações e parâmetros estabelecidos no art. 30 desta Resolução, acrescido do limite de participação percentual de slots no aeroporto em 49%. O limite de share ser definido pela regulamentação um percentual fixo, a ser adotado indistintamente em todos os aeroportos coordenados nível 4, ou a adoção de critérios objetivos, rígidos e bem-fundamentados para sua determinação.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Subsidiariamente, caso entenda esta r. Agência que deve-se constituir um limite de participação em aeroporto, a fim de que a nova regulamentação garanta previsibilidade e segurança jurídica ao processo de alocação de slots, sugere-se a definição de um percentual fixo, a ser adotado indistintamente em todos os aeroportos coordenados nível 4, ou um critério objetivo para sua definição e estabelecido na norma específica, não podendo este percentual ser definido em norma inferior que deixe margem para subjetividade futura. A discricionariedade para definição do percentual limite de participação gerará enorme insegurança no setor, sendo necessária a fixação de parâmetros claros. Apenas com um cenário regulatório estável e previsível é possível programar os investimentos significativos pelas companhias aéreas, necessários para que se tenha o crescimento do setor e a oferta de mais assentos para mais destinos a menores tarifas. Portanto, o percentual só deve ser alterado por força de Decisão Colegiada desta r. Agência.                  Com efeito, ao limitar o percentual de slots de um aeroporto que poderá ser utilizado por dada companhia aérea, pode ser limitada indiretamente a liberdade de exercício de atividade econômica pelas empresas operadoras de serviços de transporte aéreo, liberdade que é garantida nos termos do artigo 170 da Constituição Federal (excetuando-se o caso em que a empresa aérea incumbente fica habilitada a participar da distribuição de novos slots provenientes de aumento de capacidade).                  Nesse sentido, por se tratar de regulação ex ante, que com vistas a se antecipar e prevenir danos à concorrência no setor aéreo também limitará a atuação dos agentes privados, é fundamental que o estabelecimento do percentual limite para participação nos aeroportos nível 4: (i) seja precedido de minuciosa Análise de Impacto Regulatório, inclusive baseada em estudos econômicos e técnicos específicos que possibilitem concluir com precisão qual seria esse percentual, a razoabilidade da medida e o impacto econômico para as empresas do setor; (ii) seja precedido por processo de Consulta Pública específico garantindo-se ampla participação das empresas aéreas, autoridades e sociedade civil nessa definição, inclusive por se tratar de inovação regulatória, e dada a extrema relevância e impacto do tema para o setor de aviação civil; e (iii) seja calculado sobre a capacidade total do aeroporto de forma anterior ao processo de alocação inicial e mantido em caso de ampliação, permitindo-se às empresas aéreas restabelecerem o percentual de suas participações anterior ao aumento de capacidade. Não obstante, desde já, consigna-se que o limite percentual que, no entendimento da GOL, seria eficiente, sob uma perspectiva conservadora, seria, no mínimo, 49% (sendo que a participação deve ser calculada considerando um dia “pico”). Os concorrentes que operam 51% dos demais slots do aeroporto ainda teriam capacidade de rivalizar com o incumbente, replanejando sua malha e incrementando a oferta de assentos por meio da utilização de aeronaves maiores. Nessa configuração de 49%, por exemplo, uma empresa atuante não poderá ter a maioria dos slots de um aeroporto coordenado saturado.                  Além disso, em tese, poderá haver outros aeroportos substitutos na mesma localidade, com relação aos quais as rotas operadas para os mesmos destinos poderiam ser consideradas integrantes do mesmo mercado relevante. Nesse contexto, qualquer estabelecimento de limite percentual que seja inferior ao sugerido seria evidentemente ineficiente, por configurar um desincentivo à expansão de oferta das empresas incumbentes (que possuem menores custos médios e têm possibilidade de operar com margens mais reduzidas) e um desestímulo para o aumento dos destinos atendidos, por exemplo, a partir de Congonhas, impondo-se aos usuários do serviço de transporte aéreo os</p>	

custos do remédio regulatório voltado a estimular artificialmente novas entrantes no aeroporto. Conclui-se, portanto, que no entendimento da GOL, a imposição de limite de participação em aeroportos saturados a empresas incumbentes pode não ser instrumento regulatório eficaz para promover a competição ou fomentar a contestabilidade, mas pode por em risco a capacidade de competir das empresas aéreas incumbentes. De todo modo, na hipótese desta r. Agência concluir, após a condução dos estudos adequados, que a inovação regulatória consistente na imposição de limite de participação em aeroportos coordenados é de fato adequada para os fins almejados, a GOL entende que a fixação prévia do percentual base para a definição da participação máxima das empresas aéreas em aeroportos saturados (que deve ser limitado a no mínimo 49%), assim como a previsão de que este percentual só poderá ser alterado por força de Decisão da Diretoria Colegiada da ANAC, é medida que se impõe, visando garantir a segurança jurídica necessária à estabilidade das operações aéreas. Notas adicionais a respeito da distribuição de slots em caso de aumento de capacidade do aeroporto

Ainda sobre os parâmetros de Coordenação, GOL entende que, no caso de aumento de capacidade do aeroporto, o percentual do banco de slots deve sempre permitir a participação dos incumbentes e entrantes na proporção de 50%/50%, independentemente.

Tal equilíbrio acomoda a contestabilidade, uma vez que permite novas empresas a entrarem no aeroporto assim como permite às incumbentes continuarem competindo, por meio do reforço de frequências nas rotas já servidas e novos destinos. Após um aumento de capacidade toda a infraestrutura (aeronáutica e aeroportuária) é estressada, portanto permitir aos incumbentes a participação na distribuição de novos slots é uma garantia de prestação de serviço aéreo adequado. Em um cenário expansão da capacidade, é importante também reduzir os parâmetros exigidos de regularidade e pontualidade por um prazo razoável, a fim de permitir uma acomodação operacional adequada da malha aérea no referido aeroporto.

Por fim, a GOL entende que o valor de 54 slots para caracterizar uma empresa aérea entrantes já é um desvio elevado do padrão mundial (7 slots/WASG), e permite a uma empresa programar uma malha com para diversos destinos com 5 ou mais frequências diárias. Portanto, o valor de 54 deve ser rigidamente colocado como valor máximo de slots que uma empresa aérea poderá ter para ser considerada entrante, não cabendo a revisão desse número para um valor mais elevado.

**Resultado da Análise:** Parcialmente acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a resolução de slots é resultado de um processo normativo que envolveu o estudo de diversos mecanismos regulatórios existentes para buscar soluções possíveis para um problema regulatório que foi definido com participação social ampla e irrestrita. A definição de limites de participação foi colocada na presente Consulta Pública, de forma que todos os interessados tiveram oportunidade de participar, opinar e oferecer subsídios. A colocação do mesmo mecanismo novamente em consulta pública teria caráter apenas protelatório e poderia prejudicar a aplicação de outros mecanismos que são dispostos como uma solução de conjunto.

O limite de participação proposto foi definido de maneira clara e objetiva, pautado em análises empíricas e em contribuições recebidas e deve funcionar, a princípio, com caráter de medida de contorno, que em conjunto com as demais propostas contidas na norma, deve ser capaz de permitir um uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária sob a perspectiva da sociedade como um todo. Os seus efeitos e resultados serão ainda objeto de constante acompanhamento.

O limite de participação será adotado no contexto de regra local, sendo alterada a resolução para excluir a criação de um novo nível de coordenação (nível 4). Ainda, esclarece-se que o parâmetro foi alterado para 45%, buscando não prejudicar as empresas que atualmente possuem quase 44% dos slots, mesmo porque com o possível aumento de capacidade na prática torna-se bastante viável a ampliação de operações por parte dos atuais incumbentes dominantes (via mercado secundário ou alocação inicial pela ANAC, a depender da quantidade de empresas aéreas solicitantes).

Quanto à avaliação do limite de participação, serão considerados os slots efetivamente alocados, pois não há como partir do pressuposto que se conseguirá alocar todo o ganho de capacidade de pista, pois temos outros componentes bastante restritivos no aeroporto em questão.

Além disso, no caso de alocação de slot proveniente do banco, é possível a obtenção de histórico, mesmo que ultrapasse o limite de participação.

Critérios que estabelecem participação de entrantes e incumbentes em igual proporção (50/50) já estão estabelecidos na Declaração de Aeroporto Coordenado em conformidade com o WASG, exceção quanto à aplicação de regra local, para o aeroporto de Congonhas (SBSP).

O número de slots para definição de novos entrantes será disciplinado nas declarações de aeroporto coordenado, levando-se em conta tanto as práticas internacionais (que não contrariem disposição em contrário), quanto necessidades de implementação de regra local (exemplo: SBSP).

A declaração de aeroporto coordenado é uma decisão da Diretoria Colegiada, tendo a mesma hierarquia de uma Resolução.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19222</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa <b>Categoria:</b> Operador Aéreo	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Deve haver previsão expressa de procedimento rígido para a modificação do percentual máximo de participação de empresas aéreas em aeroportos saturados nível 4, equivalente pelo menos aos critérios de edição da norma, com aprovação pela Diretoria Colegiada da ANAC	
<b>Justificativa:</b> Justificativa A definição de parâmetros capazes de influenciar de maneira tão decisiva na alocação de investimentos na aviação civil e no setor aeroportuário, como é o caso do limite de participação percentual de slots no aeroporto, acima comentado, deve ficar a cargo da Diretoria Colegiada da ANAC, após amplo processo de avaliação que conte com a participação dos agentes interessados (i.e., operador aeroportuário, empresas aéreas e demais entidades atuantes no setor de transporte aéreo). A já citada Lei da Liberdade Econômica preconiza o dever de que, nas propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral, por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, deverá haver prévia realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. Dessa forma, por se tratar de ato normativo de interesse geral de agentes econômicos, a decisão que defina o percentual máximo de participação no aeroporto saturado nível 4 deverá ser precedida de análise de impacto regulatório específica, franqueada participação dos agentes interessados no procedimento. A título de exemplo, é oportuno mencionar que, no setor de telecomunicações, com o intuito de tornar a regulamentação mais precisa quanto à definição de assimetrias regulatórias definidas com base em detenção de poder de mercado significativo (PMS) em cada mercado relevante, é atribuída ao Conselho Diretor da ANATEL competência para designar os grupos detentores de PMS nos mercados relevantes. Por fim, a falta de rigidez dos parâmetros de coordenação (valores de limite de share, percentual do banco, número de slots) impediu a construção de cenários com o propósito de se aferir os efeitos das distribuições de slots e a qualidade das inovações propostas no normativo atual, principalmente nos casos de aumento de capacidade do aeroporto.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o limite de participação foi objeto da consulta pública nº 19/2021, conforme abordado amplamente na resposta da contribuição nº 19221. Eventuais alterações nesses limites que sejam capazes de alterar direitos ou deveres de regulados serão objeto de novas consultas públicas, conforme preconizado em lei. A definição de parâmetros de coordenação diversos dos aplicáveis, salvo para o caso de Congonhas (SBSP) cuja discussão já se deu no âmbito desta consulta pública, quando divergir da prática corrente ou de práticas internacionalmente aceitas, poderá ser objeto de nova consulta pública. Esclarece-se que a Declaração de Aeroporto Coordenado é realizada por meio de Decisão da Diretoria Colegiada, fundamentada, e com mesmo nível hierárquico de uma Resolução.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

N/A



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19223</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 2º  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Deve ser suprimida a possibilidade, estabelecida no art. 50, §2º, de adoção de outros critérios na declaração de aeroporto coordenado, adicionais àqueles expressamente previstos na proposta da norma. Subsidiariamente à exclusão da possibilidade de adoção de outros critérios, deverão ser fixados os parâmetros que autorizarão a adoção de critérios adicionais, sem vinculação ao conceito de “quantidade de oferta de serviço ao passageiro”.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  A possibilidade de adoção de critérios de alocação de maneira amplamente genérica e abstrata, adicionalmente àqueles expressamente estabelecidos pela regulamentação para aeroportos saturados nível 4, gerará enorme insegurança nos agentes do setor, já que estes poderão vir a ser diretamente impactados por regra totalmente desconhecida introduzida discricionariamente.                  Nesse sentido, é fundamental que, também sob essa perspectiva, a nova regulamentação garanta previsibilidade e segurança jurídica ao processo de alocação de slots, não permitindo que se imponham critérios de distribuição além daqueles expressamente previstos na norma proposta, os quais terão sido definidos com base em nos estudos que subsidiam esta Consulta Pública e a partir do amplo debate ora estabelecido.                  A introdução ou alteração de parâmetros de distribuição de slots devem ser submetidas ao mesmo processo normativo no âmbito do qual apresentam-se essas contribuições, de maneira que seja franqueada a todos os interessados acesso aos debates e a possibilidade de opinar.                  Apenas com um cenário regulatório estável e previsível é possível programar os investimentos significativos realizados pelas companhias aéreas, necessários para que se tenha o crescimento do setor e a oferta de mais assentos para mais destinos a menores tarifas. Ademais, a falta de clareza e transparência nos critérios a serem adotados torna inviável saber se os slots estão sendo alocados na maneira mais eficiente.                  Portanto, havendo necessidade de se introduzir outros critérios, estes devem ser explícitos na proposta de Resolução assim como o objetivo pretendido pela adoção dos mesmos.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a declaração de aeroporto coordenado é realizada por meio decisão da Diretoria Colegiada, da mesma forma que uma Resolução.                  A previsão de que outros critérios eventualmente possam ser dispostos visa dar informação ao mercado de que em situações específicas e fundamentadas, a decisão de coordenação do aeroporto pode trazer critérios diversos ou adicionais, por meio de regulamentação específica e em conformidade com o processo de alteração normativa.                  A alteração de critérios e parâmetros, quando forem capazes de alterar direitos e deveres dos regulados, deverão ser objeto de análise de impacto regulatório e consulta pública, caso não possuam correspondência quanto aos parâmetros padronizados internacionalmente.                  Quanto ao mencionado (“§2º Poderão ser adotados outros critérios na declaração de aeroporto coordenado de forma a ser considerada a quantidade de oferta de serviço ao passageiro.”), informa-se que esse dispositivo foi excluído da resolução.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19224</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa <b>Categoria:</b> Operador Aéreo	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO II <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Na hipótese em que se decida pela inclusão de um percentual limite de participação (cap) no aeroporto, caso a companhia aérea receba slots além daqueles alocados na alocação inicial e exceda o percentual limite de participação no aeroporto, os slots excedentes deverão ser elegíveis à formação de histórico de slots, a menos que a companhia aérea incorra em alguma das hipóteses de perda de histórico de slots previstas no art. 40 da proposta de norma.	
<b>Justificativa:</b> Na hipótese em que se decida pela inclusão de um percentual limite de participação (cap) no aeroporto, caso a companhia aérea receba slots além daqueles alocados na alocação inicial e exceda o percentual limite de participação no aeroporto, os slots excedentes deverão ser elegíveis à formação de histórico de slots, a menos que a companhia aérea incorra em alguma das hipóteses de perda de histórico de slots previstas no art. 40 da proposta de norma. Diante do exposto entende-se que a proposta de norma deverá ser alterada para prever que companhia aérea que receba slots além daqueles alocados na alocação inicial, excedendo o percentual limite de participação no aeroporto, poderá ter direito histórico originado partir da operação regular de tais slots excedentes, seguindo assim o próprio disposto na norma. Consequentemente, é necessário que se assegure, às companhias que obtenham histórico de slots nessa condição, o direito de troca e cessão de slots previsto no Capítulo V da proposta de norma, a fim de que se obtenham os benefícios decorrentes da implementação do mercado secundário de slots com relação a todas as operações consolidadas no aeroporto. Por outro lado, na hipótese em que as companhias aéreas presentes em dado aeroporto possuam participação percentual de slots no aeroporto superior ao limite definido na declaração de aeroporto coordenado, caso esta venha a ser adotada, e na ausência de outras companhias aéreas elegíveis a receber os direitos de utilização de referidos slots excedentes (observado o previsto nos artigos 32, 33 e 34 da proposta de Resolução), seria absolutamente ineficiente e prejudicial ao setor e aos usuários do serviço se as companhias aéreas incumbentes naquele aeroporto deixassem de operar referidos slots excedentes apenas por conta da onerosidade excessiva decorrentes da imprevisibilidade regulatória atrelada ao direito de utilização.	
<b>Resultado da Análise:</b> Acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foi estabelecido na resolução que os slots recebidos do banco de slots em alocação inicial serão elegíveis a históricos, independentemente do limite de participação.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  Foi retirado o dispositivo em que os slots poderiam ser alocados sem direito a histórico.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19225</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa</p> <p><b>Categoria:</b> Operador Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO II</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Sugere-se a supressão do critério “maior promoção de concorrência no aeroporto” para alocação de slots, ou, subsidiariamente, a alteração da redação do dispositivo da seguinte maneira:</p> <p>Art. 34. Aplicam-se subsidiariamente ao disposto nos arts. 32 e 33 desta Resolução, a avaliação dos seguintes critérios na alocação de slots:</p> <p>I - maior série de slots (período de operação);</p> <p>II - maior promoção de concorrência no aeroporto, considerando os seguintes critérios:</p> <p>a) maior aeronave; e</p> <p>b) maior eficiência operacional.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>O critério “maior promoção de concorrência no aeroporto” é indeterminado, genérico e subjetivo, deixando grande margem para interpretação na aplicação da norma. Vide, a respeito, extensas discussões no CADE quanto aos padrões de concorrência adotados em casos de fusões e aquisições. Caso o objetivo desse critério seja a análise da concorrência no setor de transporte aéreo de passageiros apenas com base no número de concorrentes em um determinado aeroporto, a GOL respeitosamente aponta que esse recorte é notoriamente insuficiente para capturar elementos importantes da competição entre as companhias aéreas e que são extremamente relevantes para o usuário – como preço, a oferta de assentos em cada rota, eficiência operacional, conectividade da malha, e a qualidade do serviço –, elementos estes que somente podem ser assegurados mediante investimentos vultosos, originados principalmente por relações jurídicas estáveis ao longo do tempo, o que somente se alcança com previsibilidade regulatória. Com efeito, considerando a escassez de infraestrutura aeroportuária e o crescimento da demanda por serviços de transporte aéreo, a GOL respeitosamente entende que essa d. Agência deve priorizar a distribuição de slots a partir de uma perspectiva de eficiência na utilização desses direitos, gerando o maior benefício possível ao consumidor em aeroportos cujo problema, de fato, está na infraestrutura limitada.</p> <p>Destaque-se que as orientações WASG apontam os diversos objetivos a serem alcançados por meio da coordenação dos slots, sendo o principal a otimização dos benefícios ao consumidor por meio da alocação eficiente da infraestrutura aeroportuária:</p> <p>1.2.1 The prime objective of airport slot coordination is to ensure the most efficient declaration, allocation and use of available airport capacity in order to optimize benefits to consumers, taking into account the interests of airports and airlines. Conforme art. 20 da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro, a Administração Pública não pode decidir com base em valores abstratos, devendo sempre considerar as consequências práticas da sua decisão:</p> <p>Art. 20. Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão.</p> <p>Nesse sentido, a aplicação dos critérios “maior aeronave” e “maior eficiência operacional”, já previstos na proposta de Resolução, podem ser suficientes para garantir a maior promoção de concorrência no aeroporto no processo de alocação de slots.</p>	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o critério de maior promoção da concorrência foi posto na norma não só porque a ANAC acredita que tal critério favorece o cumprimento dos objetivos regulatórios, como também é compatível com o preconizado pelo WASG, no capítulo 8, item 8.4.1, alínea f. De qualquer forma, o critério de concorrência recebeu um parágrafo explicativo na própria resolução, demonstrando objetivamente como será analisado.

**Itens alterados da proposta:**

Art. 35, §3º.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19226</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  : Deve ser incluída de maneira expressa e objetiva previsão de (i) quantidade máxima de slots por dia para uma companhia aérea ser considerada entrante; e (ii) percentual máximo do banco de slots que será distribuído às companhias aéreas entrantes no aeroporto.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  : Deve ser incluída de maneira expressa e objetiva previsão de (i) quantidade máxima de slots por dia para uma companhia aérea ser considerada entrante; e (ii) percentual máximo do banco de slots que será distribuído às companhias aéreas entrantes no aeroporto. de que se assegure certa previsibilidade ao processo de alocação de slots, notadamente quanto (i) à quantidade máxima de slots por dia para ser considerada companhia aérea entrante em 54; e (ii) ao percentual máximo do banco de slots que será distribuído às empresas aéreas entrantes no aeroporto em 50% em caso de aumento de capacidade.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que critérios que estabelecem participação de entrantes e incumbentes em igual proporção (50/50) já estão estabelecidos na Declaração de Aeroporto Coordenado em conformidade com o WASG, exceção quanto à aplicação de regra local para o aeroporto de Congonhas (SBSP).                  O número de slots para definição de novos entrantes será disciplinado nas declarações de aeroporto coordenado, levando em conta tanto as práticas internacionais (que não contrariem disposição em contrário), quanto às necessidades de implementação de regra local (exemplo: SBSP).                  O número será definido considerando o disposto no art. 5º da nova resolução, isto é, compatível com os valores praticados internacionalmente, ou, ainda, se fundamentado, outro valor a ser definido pela Diretoria Colegiada, em caso de aplicação de regra local.                  A declaração de aeroporto coordenado é uma decisão da Diretoria Colegiada, tendo a mesma hierarquia de uma Resolução.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19227</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO III - CAPÍTULO I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Contribuição: Deverá ser suprimida qualquer possibilidade de inserção de uma faixa de alteração de horários históricos pois essas reduzem a efetividade dos pedidos de alterações de históricos, atividade prevista na WASG e com prioridade no processo de alocação.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Em relação à proposta de delimitação de faixa de alteração de horário na declaração de aeroporto coordenado, a GOL entende que tal ação pode retirar flexibilidade essencial às operações das companhias aéreas, limitando ajustes de malha que se façam necessários por alterações operacionais ou estratégicas.            A medida cogitada impediria, por exemplo, que uma empresa aérea alterasse um banco de conexões em um aeroporto coordenado em que ela possua a estrutura de conectividade para um horário diferente da faixa de alteração definida na declaração do aeroporto. Isso limita a liberdade de ajustes que uma empresa pode ter para alterar seus slots, além de estar desalinhado com o WASG, que não prevê tal medida. Vale salientar que mesmo em situações de aeroportos onde não há faixa de slots disponíveis para serem ocupados, caso de Congonhas, o único momento que uma empresa aérea pode tentar fazer um ajuste de block time, ou propor uma mudança um pouco mais significativa de horários é durante a submissão inicial. É notado pelas tramitações das últimas temporadas no referido aeroporto que qualquer alteração operacional só é realizada com trocas de horários entre voos da malha da mesma companhia aérea. Pode-se inibir ajustes que devem ser feitos para manutenção dos parâmetros de eficiência operacional, por exemplo.</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Não acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b>            A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, para a faixa de alteração de horários históricos, tal implementação foi feita para alinhamento com o preconizado pelo WASG, sendo menos restritivo nos aeroportos que estamos permitindo alterações de horários até um certo range.            Na verdade, se adotarmos como parâmetro 0 (zero) minuto para alteração de horário, isso significa o alinhamento completo do WASG. Verificar última versão do WASG (no caso de alteração de horário, coloca-se de forma igual a uma solicitação de slot novo).            Por entender que em determinados aeroportos não é necessário restringir totalmente a alteração horária, a ANAC disporá em declarações de aeroporto coordenado a permissão de que existam faixas horárias na qual será possível a alteração. Este, no entanto, não é o caso do aeroporto de Congonhas (SBSP) onde, devido a escassez de infraestrutura e grande nível de concentração de slots, poderia ser potencialmente danoso à concorrência e ineficaz permitir alterações de horário.            Ressalta-se ainda, que no caso de adotado o parâmetro 0 (zero) minuto, o que na prática iguala ao preconizado pelo WASG, isso afeta tão somente a alocação inicial. Após no envio da SAL, as empresas aéreas podem promover ajustes de horários que por sua vez se faz refletir na base de referência (BDR) para fins de futura concessão de histórico.</p>	
<p><b>Itens alterados da proposta:</b>            N/A</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19228</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO V  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Estabelecimento de uma regulamentação específica sobre a cessão de slots, com condições de entrada eficientes e prazo razoável para a liberação de cessão para novos slots provenientes de aumento de capacidade.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Com relação à proposta de autorização regulatória para que se desenvolva um mercado secundário de slots no Brasil após a alocação inicial, como já dito, a GOL entende que seria uma medida interessante e com potencial de incrementar a eficiência no mercado, ao incentivar as empresas a utilizar seus slots da melhor maneira, por possuírem a alternativa de explorar economicamente esses direitos, o que incrementaria a eficiência no uso de referida infraestrutura.                      4.2 Como bem destacado na AIR5 , a implementação do mercado secundário tem como objetivos promover o uso eficiente da capacidade aeroportuária, facilitar o acesso a slots e permitir a troca remunerada entre as empresas que desejem promover ajustes em suas malhas. No entanto, é necessário que sejam definidas regras que assegurem condições e mecanismos de negociação que proporcionem concorrência e o uso eficiente dos slots.                      4.3 Trata-se de modelo já adotado em alguns países da União Europeia, nos Estados Unidos, dentre outros, e tem se mostrado uma solução, de forma geral, bastante benéfica para o mercado.                      4.4 A liberação do mercado secundário tem potencial de ser uma alternativa para corrigir eventuais ineficiências da alocação inicial, assim como para garantir maior flexibilidade às                      5                      Itens 4.5.7 e seguintes.                      Consulta Pública nº 19/2021                      Contribuição GOL Linhas Aéreas S.A.                      19                      empresas e ao mercado para responder rapidamente a situações de variação de demanda, questões relacionadas à operação das empresas que receberam os slots, dentre outros. A adoção do mercado secundário formal pode evitar situações de choque de oferta, como ocorrido em 2019 quando ocorreu a parada da Avianca Brasil. Registra-se que a capacidade ocupada pela Avianca Brasil já tinha histórico operacional de mais de 3 anos, portanto, no caso específico, se quer deveria contar qualquer prazo para que sua cessão ocorresse, mesmo após uma eventual redistribuição. Tal situação difere de novos slots provenientes de aumento de capacidade, onde uma entrante deve cumprir um prazo razoável antes de realizar cessões.                      4.5 Com relação ao incremento de eficiência na utilização da infraestrutura, vale mencionar a experiência do Aeroporto de Heathrow, no Reino Unido. Em que pese haja também efeitos potencialmente negativos desse modelo, como o crescimento das empresas incumbentes, em 2009, uma análise evidenciou também os impactos positivos da adoção desse sistema no uso dos slots do aeroporto, que como se sabe é um dos mais congestionados do mundo. Uma amostra de slots de Heathrow apresentou um aumento de 90% no número de assentos médio por aeronave e a distância média voada cresceu em 12 vezes. Especialmente interessante, é o fato de que o mercado secundário também aumentou a mobilidade dos slots entre companhias e permitiu que novas empresas entrassem no mercado, particularmente em rotas de longa distância.</p>	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

4.6 Desse modo, a GOL entende que a proposta de liberação do mercado secundário é, de modo geral, benéfica para o setor, estando pendentes ainda algumas definições relevantes para a implementação do modelo, tais como o prazo adequado para se constituir o direito histórico dos novos slots provenientes do aumento de capacidade e as condições de entrada dos entrantes e que devem ser objeto de ampla discussão com a sociedade.

**Resultado da Análise:** Acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que está mantido o mecanismo do mercado secundário (cessão de slots) e foram colocados dispositivos adicionais trazendo maior clareza.

**Itens alterados da proposta:**

Art. 15

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19229</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo</p>	<p><b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso VIII  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Proposta:  VIII - meta de regularidade para avaliação da eficiência na utilização das séries de slots no aeroporto: 90% (noventa por cento), excetuando-se quando ocorrer aumento de capacidade na temporada comparada a anterior equivalente, quando a meta será de 80% por 3 temporadas seguintes equivalentes.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Há de se considerar que na configuração atual de capacidade de aeroportos coordenados existem reduções de níveis de serviço por limitações de infraestrutura. Mesmo em um cenário de expansão da infraestrutura um aumento de capacidade gera um impacto incerto, e que só consegue ser corretamente diagnosticado e endereçado após um prazo razoável e por investimentos das empresas aéreas, adequações de espaço aéreo e do aeroporto. Caso haja aumento de capacidade, sugerimos a meta de 80% a fim de ocorrer uma acomodação de malha de novos voos. Entendemos que os três anos é um prazo adequado para que todos os investimentos por parte da indústria ocorram de forma perene (trazer mais aeronaves, contratação de tripulantes, melhorias operacionais no espaço aéreo e aeroporto, entre outros).</p>	
<p><b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entende os fundamentos da contribuição recebida e considera, no entanto, que a infraestrutura do aeroporto de Congonhas – Deputado Freitas Nobre (SBSP) é diferente da dos demais aeroportos brasileiros e necessita de critérios especiais que façam frente às suas características. É observada, ainda, que a exigência atual de meta de regularidade pode ser causa de ineficiências operativas. Neste sentido, foi realizada uma adequação da meta de regularidade de 90% para 85% - ainda diferente dos demais aeroportos brasileiros. Reforça-se que essa alteração possibilita um aumento de cancelamento de slots em 50%.</p> <p><b>Itens alterados da proposta:</b></p> <p>N/A</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19230</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa <b>Categoria:</b> Operador Aéreo	<b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso IX <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Proposta: IX - desvio tolerado em relação ao horário do slot alocado para avaliação da pontualidade de chegadas e partidas no aeroporto: 15 (quinze) minutos, excetuando-se nos casos de aumento de capacidade quando o desvio tolerado será de 30 (trinta) minutos.	
<b>Justificativa:</b> Na esteira do item anterior, em caso de aumento de capacidade do aeroporto, sugerimos aumentar o limite para 30 minutos, pois as malhas das empresas aéreas deverão ser adequadas à nova dinâmica operacional.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que esse parâmetro é adotado desde 2018, após a publicação da Res. 487/2018, e serve para estabelecimento de um range ideal que não obriga que todas as operações atinjam esse target, mas que é utilizado para a verificação de tendências de comportamento. De qualquer forma, a empresa sempre será notificada para que possa atuar na melhoria da operação ou ajuste no planejamento.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19231</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa <b>Categoria:</b> Operador Aéreo	<b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso XI <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Proposta: XI - percentual do banco de slots que será distribuído às empresas aéreas entrantes no aeroporto: 100% (cem por cento), exceto quando há incremento de capacidade no aeroporto, onde deverá ser distribuído 50% para entrantes e 50% para atuantes.	
<b>Justificativa:</b> Justificativa: Atingir equilíbrio entre atuantes que já provaram ter condições de promover um serviço aéreo adequado e a participação de entrantes.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>  A ANAC agradece a contribuição e esclarece que para todos os aeroportos coordenados foi estabelecido o valor de 50% para entrantes, diferenciando-se apenas no aeroporto de Congonhas (SBSP), como regra local.  Na Declaração de Aeroporto Coordenado de Congonhas (SBSP), e buscando o atingimento dos objetivos constantes na AIR, foram definidos parâmetros específicos.	
<b>Itens alterados da proposta:</b>  N/A	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19232</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa <b>Categoria:</b> Operador Aéreo	<b>Documento:</b> Exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º, § 1º, inciso XIV <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Proposta: XIV - limite de participação percentual de slots no aeroporto: 49% (quarenta e nove por cento).	
<b>Justificativa:</b> Justificativa: Conforme explicado na contribuição GOL, o limite de 49% não impede uma incumbente de crescer e continuar a diluir seus custos de forma a continuamente estimular demanda. Ainda que seja 9 pontos percentuais acima do exemplo aqui em debate, garante que uma empresa não fique com a maioria dos slots de um aeroporto coordenado, característica presente na maioria dos aeroportos do mundo e que deve ser evitado (evita-se o monopólio e a geração de ausência de contestabilidade). Vale mencionar ainda que 49% é um percentual abaixo da média de participação percentual das empresas líderes de oferta em aeroporto coordenados, conforme mostrado na presente contribuição.	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que estudou possibilidades de gradação do limite de participação proposto e os construiu levando em conta que as empresas incumbentes com maior participação em slots hoje no aeroporto já seriam elegíveis a angariar ou receber novos slots de maneira imediata à aprovação da norma. Considerando, ainda, que a capacidade aeroportuária no aeroporto de Congonhas (SBSP) tem indicativos de que pode ser aumentada nos próximos anos, seria mais um fator a diluir o percentual atual de participação e permitir o crescimento das incumbentes.</p> <p>Por fim, a adoção de um limite de participação extremamente alto em uma infraestrutura já saturada, e cuja saturação é percebida pela sociedade como um problema, não seria adequada.</p> <p>Uma participação tal qual a proposta, de 49% de slot share teria efeito praticamente nulo, e permitiria uma concentração ainda maior no aeroporto. De toda forma, foi adotado um valor de limite de participação de 45%, menos restritivo para o crescimento das incumbentes dominantes, principalmente considerando a possível ampliação de capacidade.</p> <p>Nesse sentido, e considerando as futuras ampliações de capacidade, o valor de 45% como limite de participação (apenas em Congonhas) permite o crescimento por meio da alocação inicial (dependendo da situação de mercado) e por meio de mercado secundário (cessão de slots).</p>	
<b>Itens alterados da proposta:</b> Verificar a Declaração de Aeroporto Coordenado de Congonhas (SBSP).	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19233</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Lefosse Advogados <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO I - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662912.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Contribuição apresentada por Lefosse Advogados na forma do documento anexo (SEI nº 6651572)	
<b>Justificativa:</b> Contribuição apresentada por Lefosse Advogados na forma do documento anexo.	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) A ANAC optou por retirar da proposta a criação de um novo nível de coordenação de slots (Nível 4), optando por dispor regras diferenciadas, quando necessário, por meio de regra local. Os motivos que fundamentam tal alteração estão disponíveis de maneira mais detalhada na nota técnica de análise das contribuições da consulta pública.</li> <li>2) No processo regulatório, com a definição do problema regulatório, possíveis soluções e a análise de possíveis impactos de cada solução é realizada no âmbito da Análise de Impacto Regulatório, mas pode ser validada ou ajustada pelo resultado da análise de contribuições recebidas por meio da participação social (Consulta Pública).</li> <li>3) O limite de participação ora proposto não se configura como limite ao crescimento orgânico das empresas aéreas, seja porque é definido apenas para a participação em um único aeroporto, seja pelas alterações decorrentes do processo de consulta pública, com a permissão de que empresas incumbentes continuem recebendo slots provenientes do banco de slots com possibilidade de percepção de históricos, seja pela possibilidade de crescimento por meio de mercado secundário (visto a adoção de limite de participação no valor de 45%), seja pela possibilidade de crescimento em outros aeroportos.</li> <li>4) As rotas com origem ou destino no aeroporto de Congonhas (SBSP) tem grande representatividade em relação ao total de rotas domésticas. Ademais, não apenas o critério de ligações entre cidades, mas que considere aeroportos distintos, é determinante para a análise da competitividade em relação ao transporte de passageiros. Isto se dá porque, para os passageiros, critérios de conectividade são relevantes. Desta forma, é relevante a análise de concentração em um único aeroporto, em especial quando a infraestrutura dele é saturada de maneira duradoura.</li> <li>5) As normas estabelecidas pelo WASG são, nas linhas predominantes de análise acadêmica, criticadas por não conterem dispositivos capazes de assegurar a exploração eficiente da infraestrutura aeroportuária. Desta forma, em algumas estruturas saturadas e concentradas em outros países, há reportes de voos realizados completamente vazios, só para a manutenção do slot – que é pautado somente pelo uso da infraestrutura.</li> <li>6) A ANAC realizou um estudo próprio de impacto da existência de 2 ou 3 concorrentes por rota, concluindo que em rotas com 3 concorrentes, as tarifas praticadas tendem a ser menores. Tal estudo é público e é referenciado na Nota Técnica de análise das contribuições da consulta pública. Desta forma, entende-se que a limitação de participação em aeroporto que tenha essa necessidade, deverá ter tamanho suficiente para permitir a existência de ao menos 3 concorrentes.</li> </ol>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO CARTA SEI 6627542 (Processo 00058.068584/2021-98)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> American Airlines <b>Categoria:</b> Operador Aéreo	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2015 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> <b>Tipo de Contribuição:</b> <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
Processo nº 00058.068584/2021-98, Carta (SEI nº 6627542)	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que optou por retirar da proposta a criação de um novo nível de coordenação (nível 4), e as regras diferenciadas para o aeroporto de Congonhas (SBSP), que é um aeroporto de caráter doméstico, serão dispostas em regra local.</p> <p>Foram feitas alterações na proposta de forma a garantir a mobilidade de slots (trocas) entre operadores, bem como cessões dentro do mesmo grupo econômico.</p> <p>A disposição de limites de participação em regra local foi alterada, de forma a não limitar a possibilidade de crescimento da participação local de empresa aérea incumbente.</p> <p>Ainda assim, na proposta original já não se configurava impeditivo para o crescimento empresarial, visto que a limitação em pauta é disposta para um único aeroporto.</p> <p>As metas de regularidade, hoje estabelecidas em conformidade com a IATA (80/20) permanecerão neste padrão com a nova proposta. Ressalva se faz ao aeroporto de Congonhas (SBSP), unicamente doméstico, que terá regra local com o parâmetro diferenciado.</p>	
<b>Itens alterados da proposta:</b>	
N/A	



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO CARTA SEI 6627194 (Processo 00058.068562/2021-28)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Airlines For America <b>Categoria:</b> Associação	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2015 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> <b>Tipo de Contribuição:</b> <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
Processo SEI nº 00058.068562/2021-28, Carta (SEI nº 6627194)	
<b>Resultado da Análise:</b> Parcialmente acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a resolução considera, sempre que possível, o referencial internacional para sua elaboração. Há, no entanto, a necessidade de adequação de suas disposições em consideração ao sistema jurídico brasileiro, bem como a redução de discricionariedades existentes nas sugestões do WASG para promover sua aplicabilidade no Brasil. A maior parte das alterações, no entanto, dizem respeito a regra local disposta para o aeroporto de Congonhas (SBSP), que é doméstico e não terá o condão de trazer complexidade ao planejamento de operações internacionais.</p> <p>Em geral, alterações foram feitas considerando as contribuições recebidas por parte da IATA e nova minuta está mais próxima às sugestões do WASG do que a anterior.</p>	
<b>Itens alterados da proposta:</b>	
N/A	

<b>CONTRIBUIÇÃO MANIFESTAÇÃO SEI 6651364</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Inframerica  <b>Categoria:</b> Operador do Aeroporto</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2015  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b>  <b>Tipo de Contribuição:</b>  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  A PROPOSTA DE NORMA DE SLOTS – REVISÃO DA RESOLUÇÃO ANAC Nº338/2014 estabelece como mudança mais significativa os novos conceitos quanto à categoria dos aeroportos (níveis de coordenação).  Dentro dos níveis, constitui-se o aeroporto coordenado saturado (nível 4):  “Aeroporto cujo nível de saturação da capacidade aeroportuária comprometa qualquer um dos componentes críticos (pista, pátio ou terminal), além de possuir condições que impliquem em barreiras de entrada, como potencial prejuízo à contestabilidade do mercado e a competição efetiva, bem como em outras hipóteses previstas nesta Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC.”  A motivação está em torno do Aeroporto de Congonhas, onde existem limitações de capacidade que, juntamente com as restrições de horários e ambientais, impactam no acesso e distribuição adequada dos slots no aeroporto.  A proposta ressalta que não é interessante somente promover o acesso, sem aumentar a capacidade, não solucionando os problemas de barreiras de entrada e livre competição. Para isso, a nova proposta baseia-se em:  (i) Tornar mais eficiente o uso da infraestrutura;  (ii) (ii) Fomentar a contestabilidade do mercado;  (iii) (iii) Proporcionar estabilidade regulatória; e  (iv) (iv) Proporcionar melhor custo operacional e administrativo para o sistema.  Vale ressaltar que, dentro dos pilares estabelecidos (i-iv), a proposta detalha o aumento da quantidade de passageiros como uma das formas de otimização de infraestrutura disponível e que o objetivo é aproximar o máximo as condições de mercado às de concorrências perfeitas.  Para os parâmetros da declaração de aeroporto coordenado saturado (nível 4), a proposta estabelece que deverão ser apresentados:  1. Tamanho mínimo de aeronave (número de assentos) para que a solicitação seja considerada na alocação inicial;  2. Tamanho mínimo de aeronave (número de assentos) elegível para obtenção do histórico de slot;  3. Número de slots para que uma empresa de transporte aéreo que tenham condições de promover competição no aeroporto; e  4. Critérios para identificar empresas de transporte aéreo que tenham condições de promover competição no aeroporto (tamanho e o perfil da frota de aeronave, a participação do mercado, dentre outros).  Através dos pontos ressaltados anteriormente, faz-se destaques de 4 itens onde contribuições são levantadas.  Item 3.6.15.4  É apresentado no item a proposta a possibilidade da reserva de slots às empresas aéreas entrantes (percentual a ser definido na declaração de aeroporto coordenado). Devido a criticidade, o órgão regulador deveria estabelecer o parâmetro, promovendo isonomia e transparência na competição efetiva no mercado como um todo.  Item 3.6.16.14</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

Devido a sazonalidade do mercado brasileiro, que apresenta fluxo maior de passageiros em meses específicos da temporada, não é interessante o estabelecimento do critério de aeronaves mínimas, tanto para a alocação inicial quanto para a obtenção de slots, já que companhias com múltiplos equipamentos realizam trocas em momentos de alta e baixa demanda. Contudo, pode-se ser estabelecido um critério adicional, enviado pelas companhias que almejam pleitear slots como empresas com condição de promover competição, como mínimo de projeção de passageiros a serem transportados em determinada série de slot. Esse critério já estabelece a projeção da eficiência da companhia para aquela determinada série, podendo ser utilizada em conjunto (com devidos intervalos) para a aceitação de continuação para temporada equivalente posterior. Assim, mesmo uma companhia operando um E195 em determinados mercados, possui projeção mínima de transporte de passageiros maior que A321 em mercados com menor demanda. A empresa com a maior projeção mínima de passageiro para o determinado slot seria escolhida, utilizando como critério para continuação da operação e a obtenção do slot histórico que a projeção enviada seja atingida. Tal prática também se somaria as projeções para demanda futura, tendo em vista gatilhos de investimentos para melhor atender passageiros e o plano de exploração aeroportuária.

Item 3.6.17

A faixa de alteração de histórico em aeroportos congestionados só é possível caso:

(i) trocas de slots ocorram entre uma única companhia, companhias parceiras ou mercado secundário (o que não necessita do mecanismo estabelecido); e (ii) (ii) quando um operador qualificado perca ou devolva um slot histórico.

No segundo caso, para uma competição efetiva e melhor uso da infraestrutura, ao invés de possibilitar um efeito cascata de alteração de histórico dos operadores qualificados, partindo dos horários menos congestionados (ou de menor demanda de mercado) para o horário de slot liberado, seria adequado abrir a possibilidade para todos os operadores sem históricos neste horário concorram a este slot.

Item 3.8.5.2

A proposta ressalta os parâmetros de eficiência operacional do uso da infraestrutura, dispostos nas Resoluções 336 e 338 de 2014, que têm como base a regularidade e pontualidade com um uso mínimo do slot por 80% do tempo em todos os aeroportos coordenados, e 90% do tempo para o aeroporto de Congonhas (SBSP).

A grande diferença entre aeroportos do nível 3 e 4 é a barreira de entrada, juntamente a limitações de capacidade de infraestrutura, ocasionada pela saída de uma companhia que possuía slots históricos. Quando a proposta possui caráter de garantir que novos entrantes tenham alta eficiência no aeroporto com barreira de entrada, incluindo neste critério os detentores de slots históricos, ela onera os aeroportos coordenados, onde a margem de mau uso de infraestrutura é maior. Ou seja, para garantir o slot histórico ou a continuação da operação na temporada equivalente posterior em um único aeroporto com parâmetros de eficiência altos, serão sacrificados a reserva de eficiências (20%) em outros aeroportos congestionados com parâmetros menores. Tendo em vista os atuais aeroportos coordenados (SBSP, SBGR, SBBH, SBRF e SBRJ), juntamente com outros aeroportos onde existem evidências de congestionamento, seria mais interessante aumentar o mínimo de regularidade e pontualidade ao mesmo nível que o aeroporto com novos entrantes, aumentando a eficiência no uso de infraestrutura no mercado em sua totalidade (tema já discutido em reuniões da WASG) e promovendo competições mais isonômicas entre entrantes e atuantes.

**Justificativa:**

**Resultado da Análise:** Não acatada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a utilização do tamanho de aeronave para elegibilidade para históricos não constava da proposta em consulta pública, e não consta da versão aprovada da resolução, pois foi compreendido que essa decisão não seria eficiente do ponto de vista dos diferentes tipos de negócios e rotas possíveis.

O limite da quantidade de slots diários para que uma empresa seja considerada nova entrante será definido na Declaração de Aeroporto Coordenado, com base no disposto no art 5º, isto é, observando práticas internacionais, sempre que não contrariem outros dispositivos. Isto, ressalvado o caso de aeroporto com necessidade de regra local, que poderá ter este valor diferenciado.

Referente a faixas de alteração, elas não serão aplicadas no aeroporto de Congonhas (SBSP), devido a saturação daquela infraestrutura, devido a possíveis resultados adversos advindos da sua adoção.

Trocas entre horários já pertencentes à mesma empresa de transporte aéreo não são configurados como alteração de horário de slot.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

A definição da meta de regularidade não é determinante de mau uso da infraestrutura. Foi verificado que a meta de regularidade diferenciada no aeroporto de Congonhas possivelmente causava ineficiências e ela será revisada, mas não ao nível dos demais aeroportos pois há de haver diferenciação entre uma estrutura mais saturada. Já a pontualidade é verificada de maneira diversa, não existindo meta, mas uma faixa de na qual consideramos uma operação como ideal, sendo utilizado como target na avaliação de tendências de mau uso do slot. E essa a pontualidade do slot não se confunde com a pontualidade do voo.

**Itens alterados da proposta:**

N/A

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

Proposta de resolução que regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária e de minuta de decisão exemplo de declaração de aeroporto coordenado nível 4

<b>CONTRIBUIÇÃO CARTA SEI 6650398</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Vinci Airports Sas <b>Categoria:</b> Operador Aéreo	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2015 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> <b>Tipo de Contribuição:</b> <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
Carta nº 2638/2021/SBSV (SEI nº 6650398)	
<b>Resultado da Análise:</b> Não acatada	
<b>Fundamento:</b>	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entende que as metas de regularidade, que funcionam de maneira global para todos os voos do aeroporto coordenado, não tem espaço para que sejam consideradas de maneira diferenciada entre rotas. Um mesmo slot pode ser utilizado em diferentes rotas ao longo de uma temporada.</p> <p>A permissão de cessão de slots e trocas unitárias entre diferentes grupos econômicos visa permitir adequações sazonais e trocas que, em geral, beneficiam o uso da infraestrutura e tornam viáveis voos com grandes variações de demanda ao longo do ano.</p> <p>O percentual de slots destinados a novos entrantes será definido, sempre que não houver disposição ou justificativa para fazê-lo de forma diversa, em conformidade com as práticas internacionais.</p> <p>As empresas aéreas entrantes em aeroportos saturados não podem ter uma diferenciação da meta de regularidade visto que ela pretende manter um uso eficiente da infraestrutura aeroportuária. Tal situação é importante especialmente em aeroportos saturados e concentrados, para os quais o operador aéreo tem que ter mínimos de experiência e capacidade operacional para utilizar.</p> <p>A ANAC não disciplina a respeito de comportamentos anticoncorrenciais.</p>	
<b>Itens alterados da proposta:</b>	
N/A	