



NOTA TÉCNICA Nº 5/2019/GTRC/GEAM/SAS

1. ASSUNTO

1.1. Fundamentação para o processo de Tomada de Subsídios sobre a Revisão da Resolução nº 338/2014.

2. REFERÊNCIAS

2.1. Resolução ANAC nº 338, de 22 de julho de 2014, que regulamenta o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados (slots) e dispõe sobre os aeroportos de interesse.

2.2. Instrução Normativa ANAC nº 107, de 21 de outubro de 2016, que estabelece os procedimentos para o desenvolvimento de atos normativos finalísticos, isenções, níveis equivalentes de segurança e condições especiais pelas áreas finalísticas da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

2.3. Portaria ANAC nº 2.589, de 23 de agosto de 2019, que promove a revisão extraordinária da agenda regulatória 2019-2020 da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

3. HISTÓRICO

3.1. Em 3 de julho de 2006, diante da falta de definição de regras claras para alocação de infraestrutura aeroportuária em aeroportos com capacidade operacional limitada, a ANAC editou a Resolução ANAC nº 2/2006 para regulamentar a alocação de slots destinados exclusivamente a voos regulares domésticos, tendo em vista a demanda crescente de acesso nesses aeroportos. Essa Resolução estabelecia mecanismos administrativos similares a um processo licitatório para alocação de pares de slots disponíveis em regime de sistema de rodízio ^[1]. Estabelecia também que os slots disponíveis seriam distribuídos na proporção de 80% para as empresas que já atuavam no aeroporto e 20% para empresas entrantes. Apesar de existirem regras ^[2] para manutenção dos slots alocados, não se verificou grandes preocupações com a concorrência entre as empresas no aeroporto, pois perdurava-se a precedência das empresas atuantes através dos *grandfather rights*, que são os históricos de slots obtidos pelas empresas aéreas e carregados de uma temporada para a outra após o monitoramento do seu uso. Ressalta-se que em 2006, 9 empresas aéreas regulares operavam no aeroporto de Congonhas.

3.2. Em 22 de julho de 2014, a ANAC editou a Resolução nº 338/2014, regulamentando o procedimento de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados (slots) e revogando a Resolução ANAC nº 2/2006. A Resolução ANAC nº 338/2014 teve como base o documento *Worldwide Slots Guidelines* (WSG) ^[3], da *International Air Transport Association* (IATA), por se tratar de um processo que reúne práticas adotadas por coordenadores em mais de 175 aeroportos no mundo. A escolha por utilizar o WSG como referência se deu pelo interesse público do Brasil em ter um processo de coordenação de slots que, de forma geral, seja compatível com as práticas internacionais, na medida que isso simplifica os procedimentos de planejamento das empresas aéreas, facilitando o acesso das empresas brasileiras aos aeroportos no exterior e o das empresas estrangeiras aos aeroportos brasileiros.

3.3. Entre as inovações da Resolução, destaca-se a aplicação do conceito de temporada, a exigência da declaração de capacidade aeroportuária e a previsão da declaração de aeroporto coordenado, com possibilidade de ajuste de parâmetros para cada aeroporto. A Resolução ANAC nº 338/2014 prevê uma lista de parâmetros de coordenação que deverão constar da declaração do aeroporto, e que, portanto, permitem diferenciar os aeroportos em diferentes níveis de saturação. Entre os parâmetros estão: modalidades de serviços aéreos que devem solicitar slots, metas de regularidade e pontualidade, percentual do banco de slots a ser distribuídos para empresas entrantes, número de slots por dia para uma empresa ser considerada entrante, etc.

3.4. Em 29 de janeiro de 2018, a ANAC promoveu a Audiência Pública nº 2 com o objetivo de promover melhorias necessárias ao atual processo de monitoramento de slots em aeroportos coordenados por meio da inclusão de dispositivos que estabelecem a remessa de informações de operações aéreas pelos Administradores Aeroportuários e as novas regras de abono da penalização de operações aéreas por segregação de responsabilidades entre os entes que compõe a cadeia do transporte aéreo. Esse processo resultou na edição da Resolução ANAC nº 487/2018, que alterou as Resoluções ANAC nºs 338/2014; 472/2018; e 25/2008.

3.5. É importante ressaltar que essa revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 visou a etapa de monitoramento do uso dos slots alocados, não tratando, portanto, questões relativas às regras de acesso ao aeroporto coordenado.

4. WORLDWIDE SLOT GUIDELINES (WSG)

4.1. O WSG é uma publicação da IATA que tem como objetivo fornecer um conjunto de procedimentos unificados para gerenciamento dos slots nos aeroportos coordenados e facilitados.

4.2. No documento é apresentada uma proposta de classificação dos aeroportos em categorias (níveis 1 a 3), para fins de coordenação, baseado no nível de congestionamento. Os aeroportos de nível 1 seriam aqueles em que a capacidade da infraestrutura é adequada para atender a demanda dos usuários do aeroporto a qualquer momento.

4.3. O nível 2 é utilizado para aeroportos em que existe um potencial de congestionamento em determinados períodos do dia, semana ou temporada, e que podem ser resolvidos por meio de ajustes entre o facilitador e as empresas aéreas, e o nível 3 seria utilizado para aeroportos nos quais é impossível atender a demanda com a infraestrutura disponível ou devido a outras restrições. Dessa forma, o coordenador deve gerenciar a capacidade declarada do aeroporto para alocar os slots para as empresas aéreas. A Figura 1 apresenta a quantidade de aeroportos de nível 2 e nível 3, para a temporada S20, por região de acordo com a IATA. Mais da metade dos aeroportos coordenados (nível 3) estão concentrados no continente Europeu (52%).

4.4. Destaca-se que entre os aeroportos coordenados (nível 3) no continente americano, apenas 1 está localizado nos Estados Unidos, o aeroporto John F. Kennedy International (New York). Outros 2 aeroportos americanos são considerados coordenados (nível 3), La Guardia e Washington Reagan, mas como possuem majoritariamente voos domésticos possuem regras determinadas pelo FAA [5].

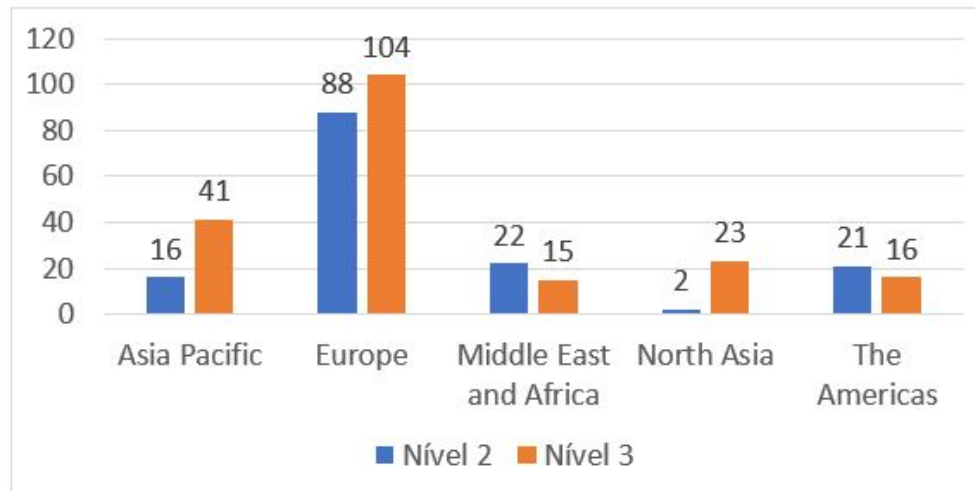


Figura 1: Quantidade de aeroportos facilitados (nível 2) e coordenador (nível 3) por região (temporada S20)

4.5. O WSG traz ainda uma descrição de cada etapa do processo de coordenação, o calendário de atividades, e as regras e critérios para alocação de slots. Geralmente as críticas a esse guia se concentram nas regras e critérios para alocação.

4.6. O processo de alocação de slots baseia-se no princípio do *grandfather rights*, no qual as empresas mantêm o direito à utilização de slots que cumprirem os parâmetros mínimos de operação definidos (ex.: regularidade). O mecanismo foi desenvolvido em uma época em que havia pouca ou nenhuma restrição de capacidade nos aeroportos, mas sobreviveu, com relativamente pequenas modificações, até os dias atuais (Czerny *et al.*, 2008). O mecanismo de *grandfather rights* permite que uma empresa aérea acumule um número significativo de slots ao longo do tempo (Vasigh; Fleming; Tacker, 2018).

4.7. As empresas aéreas incumbentes possuem incentivo para reter slots, mesmo que não estejam sendo utilizados em sua plenitude, para assim impedir a entrada e expansão por concorrentes (Competition & Markets Authority, 2018; Czerny *et al.*, 2008; Vasigh; Fleming; Tacker, 2018).

4.8. A subutilização também pode ocorrer por meio do uso de uma alta proporção de aeronaves pequenas, limitando o número de passageiros que podem ser transportados dentro da capacidade restrita do aeroporto (Haylen e Butcher, 2017). De acordo com Mota, Boosten e Zuniga (2017), esse é o modelo de negócio da KLM no aeroporto de Schiphol, no qual a empresa utiliza aeronaves menores, oferecendo muitas frequências de serviço no mesmo destino.

4.9. Muitos acreditam que os atuais procedimentos de alocação de slots, baseado nas regras do WSG, têm um desempenho ruim e não alocam slots com o objetivo de gerar o maior benefício para os consumidores e para a economia em geral. A alocação de slots principalmente com base na precedência histórica pode ser vista como inconsistente em obter o maior benefício possível da capacidade disponível do aeroporto, pois um slot é alocado ao usuário atual, embora seja possível que um usuário diferente possa gerar benefícios sociais muito maiores a partir dele (DotEcon, 2002 *apud* Czerny *et al.*, 2008).

4.10.

5. ANÁLISE DOS PRINCIPAIS AEROPORTOS SATURADOS NO BRASIL E NO MUNDO

5.1. A Figura 2 a seguir apresenta os aeroportos brasileiros mais saturados, assim como outros aeroportos coordenados (nível 3) nos Estados Unidos e Inglaterra. Para a avaliação da saturação foram considerados apenas os slots em dia útil, considerando que alguns desses aeroportos apresentados no gráfico possuem disponibilidade de infraestrutura em finais de semana.

5.2. Para os aeroportos de Heathrow e Gatwick em Londres, utilizou-se para cálculo da saturação os dados da semana pico da Base de referência (baseline). A concentração (avaliada por meio do índice de Herfindahl-Hirschmann - HHI) foi calculada considerando todos os voos regulares nas temporadas S19 e W19.

5.3. Para o aeroporto de Washington Reagan considerou-se as informações disponíveis no site do *Federal Aviation Administration* (FAA) para a temporada de W18 (a última disponível) para cálculos dos índices de saturação e concentração.

5.4. Destaca-se que o aeroporto de Washington Reagan é o que mais se aproxima das características do aeroporto de Congonhas, incluindo o fato de ser um aeroporto que opera essencialmente voos domésticos.

5.5. Já o aeroporto de Guarulhos possui índice de concentração mais semelhante ao aeroporto de Heathrow, assim como características mais semelhantes, por serem aeroportos com grande movimentação de voos internacionais. Entretanto o aeroporto de Guarulhos ainda possui alguma disponibilidade de slots em dia útil.

5.6. O aeroporto Santos Dumont atualmente possui uma restrição de aumento de frequências imposta pela Portaria ANAC nº 1.046/SIA/2016, até que o aeroporto seja certificado. Se considerássemos que o aeroporto fosse certificado hoje, e que a Portaria não tivesse mais efeito, a limitação atual de pista do aeroporto apontaria para uma saturação de apenas 44% em dias uteis.

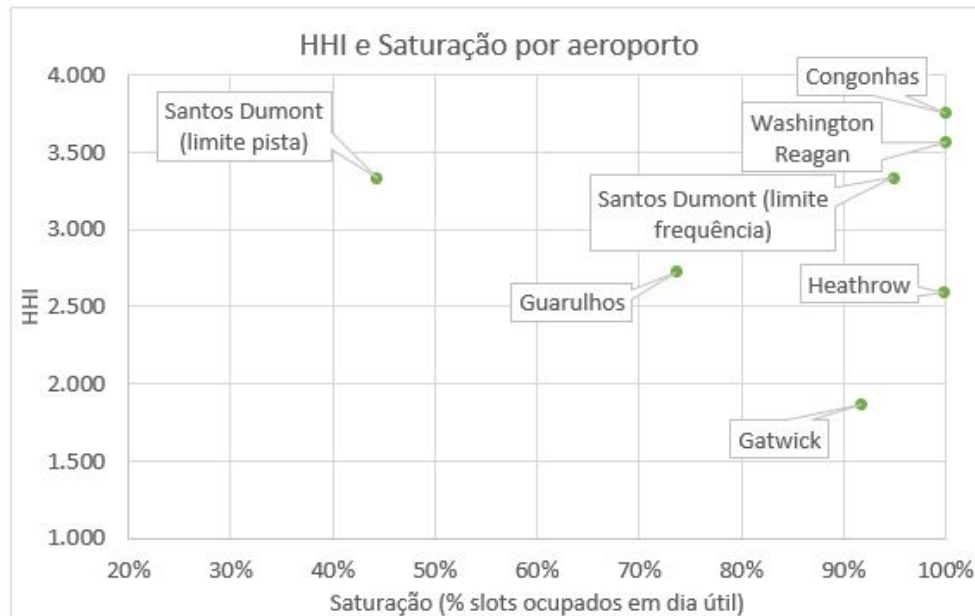


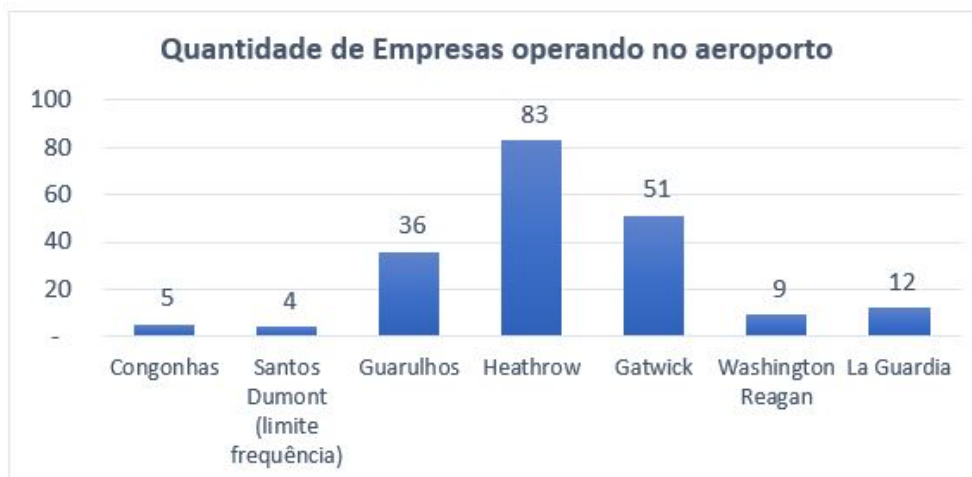
Figura 2 - Saturação e Concentração nos principais aeroportos brasileiros e no mundo. Fonte: Elaboração própria

5.7. As Figuras 3 e 4 apresentam, respectivamente, a quantidade de empresas e destinos nos aeroportos citados. As informações de quantidade de empresas e destinos para os aeroportos de Heathrow e Gatwick foram calculadas com a mesma base utilizada para cálculo da concentração. Foram considerados destinos atendidos a partir daquele aeroporto apenas aqueles com mais de 50 voos regulares nas 2 temporadas (W19 e S19), ou seja, 1 por semana.

5.8. Não foi possível obter uma base para cálculo dos destinos a partir dos aeroportos de Washington Reagan e La Guardia, tendo sido apenas apresentada a quantidade de empresas obtida da mesma fonte de dados utilizada para cálculo do índice de concentração (HHI).

5.9. No aeroporto de Congonhas, para fins deste estudo, estamos considerando as empresas Passaredo e MAP como uma só, dado o recente anúncio de compra da MAP pela Passaredo. Assim temos 5 empresas operando no aeroporto na temporada W19: Latam, Azul, Gol, Passaredo-MAP e Two-flex.

5.10. As Figuras 3 e 4 mostram claramente dois grupos distintos de aeroportos, aqueles com grande participação de voos internacionais (Guarulhos, Heathrow e Gatwick), e aqueles cujas operações são majoritariamente (Washington Reagan e La Guardia) ou exclusivamente domésticos (Congonhas e Santos Dumont).



5.11. Figura 3 - Quantidade de empresas operando voos regulares no aeroporto. Fonte: Elaboração própria

5.12. A quantidade de destinos atendidos (Figura 4) dá indícios dos motivos para os quais as regras do WSG são mais aceitas em aeroportos com maior movimento de voos internacionais. Ou seja, mesmo que uma empresa possua grande

quantidade de slots no aeroporto, ela enfrentará grande dificuldade em exercer o poder de mercado sobre todas as empresas e destinos atendidos.

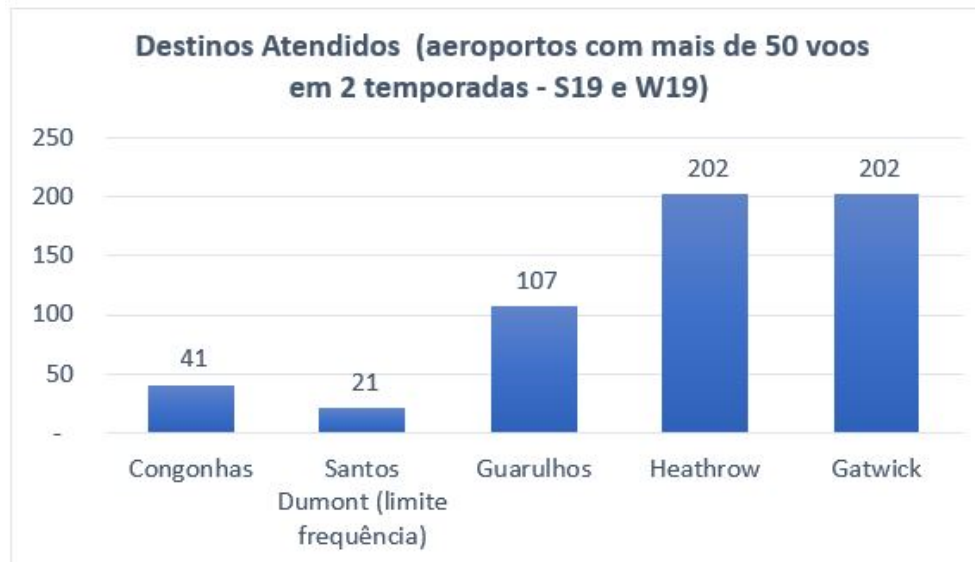


Figura 4 - Quantidade de destinos atendidos com voos regulares no aeroporto. Fonte: Elaboração própria

5.13. Outra característica nos aeroportos analisados é das menores aeronaves com voos regulares operando no aeroporto. Observa-se (Tabela 1) que mesmo aeroportos saturados possuem aeronaves com menos de 100 assentos realizando voos regulares.

Aeroporto	Menor Aeronave operando voo regular
Congonhas	C208 (~9 pax) / AT72 (~70 pax)
Santos Dumont	AT72 (~70 pax)
Guarulhos	AT72 (~70 pax)
Heathrow	DH4 (~78 pax)
Gatwick	AT72 (~70 pax)
Reagan	E145 (~45 pax) / CRJ2 (~50 pax)
La Guardia	E135 (~37 pax)

Tabela 1 - Menor aeronave operando voos regulares por aeroporto

6. NECESSIDADE DE REVISÃO DOS MECANISMOS DE ACESSO

6.1. Em que pesem os benefícios alcançados pela Resolução ANAC nº 338/2014 ao incorporar as práticas contidas no WSG, é notório que o mecanismo de acesso previsto encontrava dificuldades em promover a desconcentração do mercado em situações específicas.

6.2. Por exemplo, verifica-se que no Aeroporto de Congonhas existem limitações de capacidade aeroportuária graves ao ponto de restringir o acesso a esse aeroporto em dias úteis, pois não há disponibilidade de infraestrutura aeroportuária de segunda-feira à sexta-feira. Além dessas limitações de capacidade, esse aeroporto tem horário de funcionamento reduzido (6h às 23h), por decisão judicial, decorrente de questões relacionadas ao ruído aeronáutico.

6.3. Tendo em vista que não há possibilidade de solução do problema de falta capacidade no curto prazo, o acesso de empresas aéreas entrantes ao aeroporto de Congonhas fica condicionada à eventual perda do histórico de slots pelas empresas incumbentes, decorrentes do resultado do monitoramento do uso dos slots alocados. Nesse sentido, ao verificar a evolução da concentração no aeroporto, medida pelo HHI, percebe-se que ao longo dos anos o mecanismo de acesso da Resolução ANAC nº 338/2014 não levou a uma situação onde houvesse uma distribuição mais equilibrada dos slots do aeroporto.

6.4. Não por outro motivo, diante da repentina paralisação das operações aéreas da Oceanair Linhas Aéreas, decorrente do seu processo de recuperação judicial, enfrentou-se um cenário de potencial aumento de concentração de mercado provocado pelo próprio mecanismo de distribuição previsto na Resolução ANAC nº 338/2014. Naquela oportunidade a Agência decidiu pela redistribuição dos slots retornados ao banco com o objetivo de restabelecer a oferta de serviços, promovendo ajustes nos parâmetros de coordenação do aeroporto.

6.5. Esse processo de redistribuição dos slots alocados à Oceanair Linhas Aéreas foi consolidado por meio dos seguintes atos desta Agência:

- Decisão ANAC nº 93, de 21 de junho de 2019, que suspende a concessão para a exploração de serviço de transporte aéreo público da empresa Oceanair Linhas Aéreas. Além disso, determina a realização de Tomada de Subsídios para a redistribuição dos slots em Congonhas (CGH), conforme processo SEI nº 00058.023292/2019-10;

- Decisão ANAC nº 109, de 25 de julho de 2019, que altera parâmetros de coordenação para o aeroporto de Congonhas (CGH);
- Portaria ANAC nº 2264/SAS, de 27 de julho de 2019 que estabelece calendário de atividades e procedimentos específicos da redistribuição dos slots em Congonhas (CGH).

6.6. Ressalta-se, que todos os procedimentos administrativos de redistribuição dos slots da empresa aérea Oceanair Linhas Aéreas foram integralmente aplicados com o intuito de restaurar a oferta de serviços aéreos e reduzir o efeito da concentração de mercado. Para isso, houve a redefinição desses parâmetros exclusivamente para o aeroporto de Congonhas. Esse objetivo foi atingido através da aplicação do § 4º do artigo 8º da Resolução, considerando ainda as contribuições recebidas no âmbito de uma Tomada de Subsídios realizada com esse propósito. A alteração de parâmetros para o caso particular ensejou a abertura de processo para avaliação da norma vigente, objetivando uma possível adequação de regras aplicáveis a todos os casos semelhantes, bem como promovendo a sua melhoria quanto ao aspecto da promoção da concorrência em aeroportos congestionados.

6.7. Considerando a necessidade de ampliar a discussão quanto ao aspecto concorrencial em aeroportos com elevada escassez de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, a Diretoria Colegiada incluiu a revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 na Agenda Regulatória 2019-2020 desta Agência, por meio da Portaria ANAC nº 2.589/2019, visando o desenvolvimento de Projeto de Ato Normativo Finalístico com ampla participação da sociedade.

6.8. No planejamento da área técnica, propõe-se a realização de nova Tomada de Subsídios para promover a participação da sociedade na discussão sobre o problema regulatório a ser enfrentado, buscando ainda a coleta de informações relevantes do mercado e das instituições responsáveis pela promoção da concorrência, de forma que esta Agência possa ter mais contribuições para a elaboração do ato finalístico e realização de futura Audiência Pública.

7. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

7.1. As práticas adotadas pela Resolução da ANAC nº 338/2014, sugeridas no WSG, possuem diversas críticas. Dentre elas, tem-se que a rotatividade de slots em muitos aeroportos saturados que utilizam as regras da IATA é baixa e o resultado é que os slots do banco geralmente estão disponíveis apenas para horários menos atraentes comercialmente, o que, por sua vez, tem um impacto negativo na competitividade geral do mercado. Contribui para a baixa rotatividade, nos termos dessa Resolução, critérios para perda dos slots alocados a incumbentes para compor o banco de slots: essa “perda” depende essencialmente do comportamento das próprias incumbentes, devendo elas cumprirem estritamente os parâmetros de pontualidade e regularidade.

7.2. O cumprimento desses parâmetros de regularidade e pontualidade trouxe melhoras nesses índices e impactou, inclusive, operações realizadas em outros aeroportos. Isso porque considerando a operação em malha, as empresas precisam manter a operação de seus voos sob controle em todas as localidades, de forma a conseguir cumprir os padrões estabelecidos nos aeroportos coordenados. Neste ponto, os aeroportos facilitados e coordenados do Brasil foram destaque no ranking de pontualidade mundial, elaborado anualmente pela *Official Aviation Guide - OAG*.

7.3. A necessidade de atingir altos índices de pontualidade e regularidade, no entanto, acaba por influenciar decisões dos operadores aéreos na adoção de estratégias que os permitam manter seus históricos de slots. Uma delas foi a escolha de operadores em manter aeronaves e/ou tripulações sobressalentes, notadamente no aeroporto de Congonhas (SBSP), aumentando os custos de operação. Esse custo, apesar de relacionado ao cumprimento de padrões de regularidade e pontualidade, é visto pelo operador aéreo como uma ineficiência necessária para a manutenção do slot e todos os benefícios decorrentes.

7.4. Além disso, o atual critério de entrante é facilmente atingido pelas empresas, pois o número de slots para que uma empresa deixe de ser considerada entrante é baixo, o que torna muito difícil para os concorrentes em potencial contestar a posição dominante da empresa aérea incumbente nos aeroportos mais saturados e obstrui o crescimento de uma concorrência eficiente (Haylen e Butcher, 2017; Competition & Markets Authority, 2018).

7.5. Em que pese a capacidade de responder aos concorrentes ser positiva em situações comuns, no caso do aeroporto de Congonhas ela se dá ao custo de reserva de mercado. A baixa rotatividade dos slots, associada aos *grandfather rights*, gerou, no caso específico do aeroporto de Congonhas, uma alta concentração dos slots alocados a apenas 2 empresas. Essas 2 empresas possuem poder de mercado no aeroporto devido à grande quantidade de slots que operam, podendo ajustar sua malha para exercer concorrência para qualquer destino em que tenham interesse e suas aeronaves possam operar. Isto porque, com a existência de barreiras à entrada, a capacidade alocada às empresas incumbentes, que lhes dá o potencial para exercer concorrência por um lado, por outro, deixa de estar alocada a empresas que poderiam efetivamente contestar o mercado.

7.6. Diversos autores consideram o processo derivado das regras do WSG como ineficiente. No caso do aeroporto de Congonhas podemos tratar o tema explorando a quantidade de passageiros em conexão no aeroporto. A Figura 5 apresenta o percentual de passageiros em conexão por empresa no aeroporto de Congonhas em 2018. Observa-se que as empresas com posição dominante no aeroporto (Gol e Latam) possuem percentual de passageiros em conexão próximos de 30%.

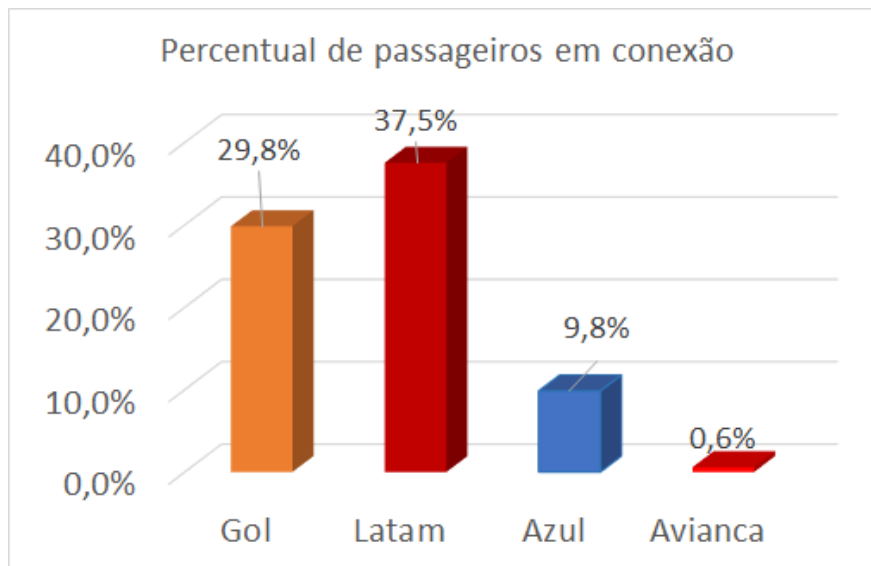


Figura 5: Percentual de Passageiros em conexão por empresa no aeroporto de Congonhas

Ao observarmos essa mesma variável nos 10 maiores aeroportos brasileiros (Figura 6), nota-se o alto valor percentual de passageiros em conexão em alguns aeroportos, entre eles o próprio aeroporto de Congonhas. O objetivo dessa análise não é indicar ou proibir que a empresa faça operações do tipo *hub-and-spoke* no aeroporto A ou B, mas sim mostrar por meio da quantidade de passageiros em conexão como tem sido a utilização de uma infraestrutura escassa e de extrema importância para o país.

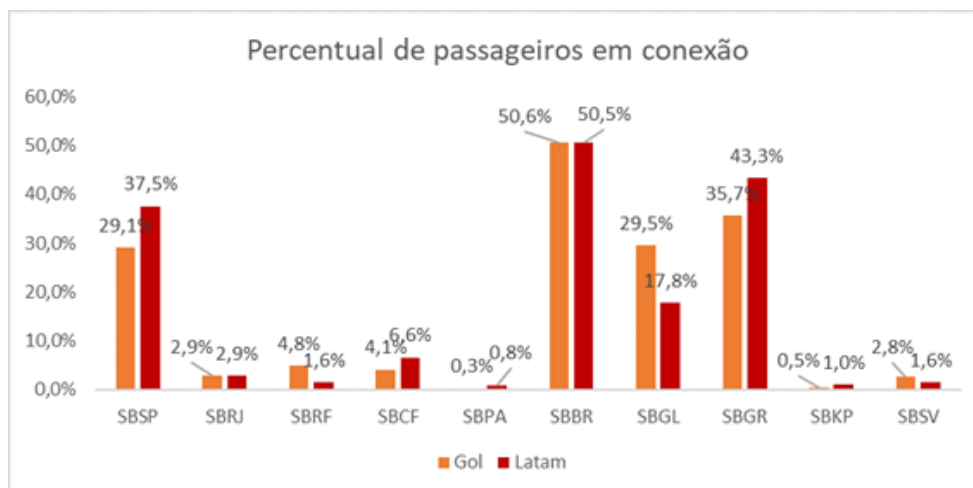


Figura 6: Percentual de Passageiros em Conexão das empresas Gol e Latam nos 10 maiores aeroportos brasileiros – mercado doméstico.

7.7. Há de se questionar se todos esses passageiros que fazem conexão no aeroporto de Congonhas precisariam passar por esse aeroporto, e se essa seria a forma mais eficiente de utilização da escassa infraestrutura aeroportuária desse aeroporto.

7.8. A Figura 7 (documento SEI nº 3729520) a seguir apresenta um resumo das principais causas e consequências do problema identificado:

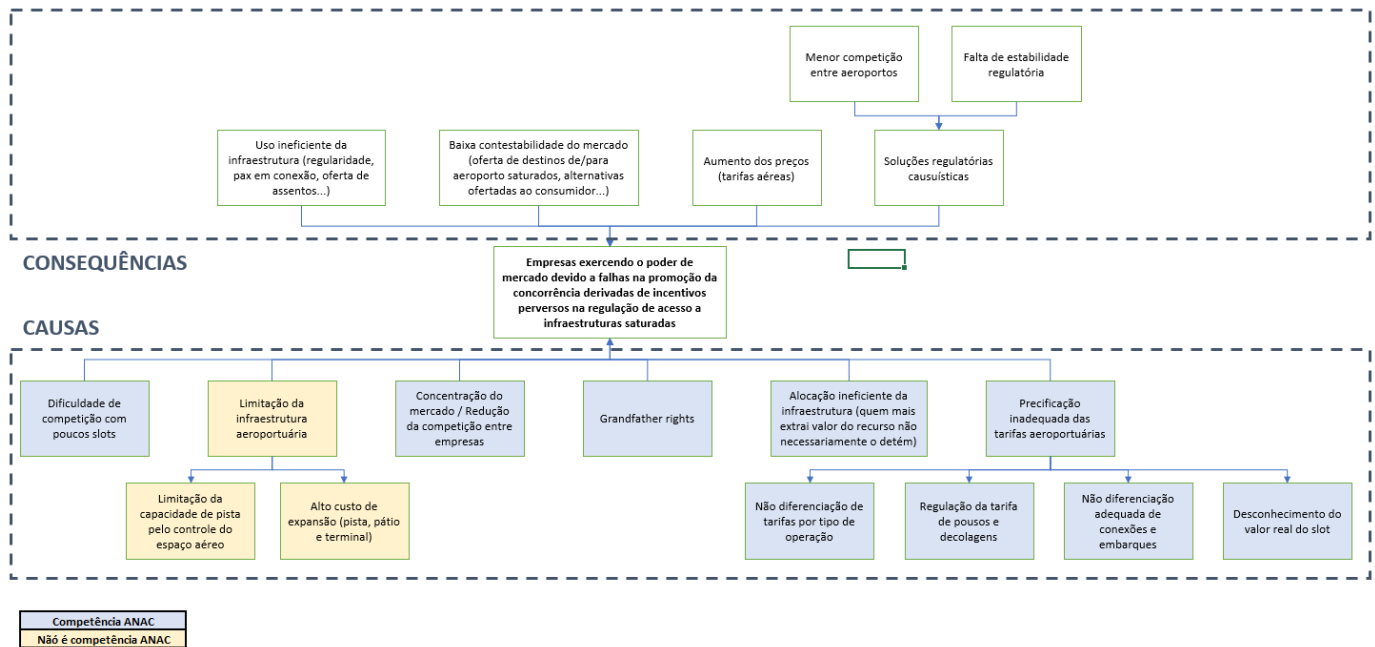


Figura 7: Diagrama de Causas e Consequências

7.9. É importante observar que, embora o caso do aeroporto de Congonhas seja o mais emblemático, a revisão da Resolução ANAC nº 338/2014 deve abranger todos os casos de aeroportos coordenados e saturados, não se limitando a uma análise casuística.

8. TOMADA DE SUBSÍDIOS SOBRE A REVISÃO DA RESOLUÇÃO ANAC Nº 338/2014

8.1. Nesse momento da revisão da Resolução ANAC nº 338/2014, optou-se pela realização pelo instrumento de Tomada de Subsídios para apresentar e debater o problema regulatório delimitado pela área técnica (seção 7 desta Nota Técnica), assim como levantar informações e explorar as diferentes opções regulatórias para solução do problema apresentado.

8.2. A Tomada de Subsídios será aberta ao público e espera-se contar com a participação dos diferentes atores impactados diretamente e indiretamente pela norma, como empresas aéreas e operadores aeroportuários, e outros agentes relevantes como órgãos governamentais, academia, etc. Recomenda-se que o prazo para manifestação dos interessados por meio de formulário eletrônico seja de 60 (sessenta) dias.

8.3. As perguntas apresentadas no formulário dividem-se em 5 (cinco) blocos:

- Primeiro bloco explora as causas, problemas e consequências identificados pela área técnica, assim como delimitar alguns dos termos utilizados na descrição do problema;
- Segundo bloco aborda as deficiências do normativo atual diante das dificuldades e características dos aeroportos brasileiros saturados;
- Terceiro bloco explora as diferentes alternativas/instrumentos disponíveis para solução do problema. Ressalta-se que não se espera que todos os instrumentos apresentados nesse bloco sejam adotados conjuntamente como proposta para solução do problema. O objetivo é levantar informações sobre os diferentes instrumentos para melhor avaliação das alternativas que virão a ser propostas para solução do problema;
- Quarto bloco busca avaliar a percepção da sociedade sobre qual deve ser o papel da Agência no processo de alocação de slots, considerando as diferentes experiências de coordenação em outros países; e
- Quinto bloco disponibiliza aos respondentes a possibilidade de apresentar outras considerações sobre o processo de alocação de slots e da revisão da norma que não tenham sido contempladas nos questionamentos anteriores.

9. CONCLUSÃO

9.1. Portanto, com o objetivo de colher subsídios para melhor orientar a atuação da Agência, a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) encaminha, para um processo de Tomada de Subsídios, o formulário (documento SEI nº 3729860) para a coleta de dados, ideias, sugestões e opiniões quanto à revisão da Resolução nº 338/2014

É a Nota Técnica.

CARNEIRO

Especialista em Regulação de Aviação Civil

Especialista em Regulação de Aviação Civil

GUERTH LEVAY DE CARVALHO REIS

LUIZ ANDRÉ DE ABREU CRUVINEL
GORDOGerente Técnico Substituto de Registro de Serviços Aéreos e Coordenação de
Slots - GTRCGerente Técnico de Análise Econômica -
GTEC

ROQUE FELIZARDO DA SILVA NETO

ROBERTO DA ROSA COSTA

Gerente de Acesso ao Mercado - GEAM

Gerente de Acompanhamento de Mercado -
GEAC

Em colaboração com a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS),

JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO

Gerente de Regulação Econômica - GERE
Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA,**10. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- 10.1. Competition & Markets Authority – CMA (2018). **Advice for the Department for Transport on competition impacts of airport slot allocation.**
- 10.2. Czerny, A. I., Forsyth, P., Gillen, D. e Niemeier, H. **Airport Slots: international experiences and options for reform.** Hampshire: Ashgate Publishing Limited. 2008.
- 10.3. Haylen, Andrew; Butcher, Louise. **Airport slots.** House Of Commons Library, 2017. (Briefing Paper).
- 10.4. Mota, M. M., Boosten, G. e Zuniga, C. **Time to Sweat the Assets? The analysis of two airport cases of restricted capacity in different continents.** 2017
- 10.5. OAG – **On-time Performance for Airlines and Airports Based on Full-year Data 2018, 2019.** (Relatório).
- 10.6. Vasigh, B.; Fleming, K.; Tacker, T. **Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Application.** 3. Ed. New York: Routledge, 2018. 498 p.

Notas:

[1] Giro automático da grade sempre que for realizada a escolha de um par de slot pela concessionária da vez, resultando em que a concessionária contemplada passa a ocupar o último lugar da fila de alocação e assim sucessivamente, de forma a assegurar a igualdade de oportunidade de acesso aos slots disponíveis entre todas as concessionárias interessadas.

[2] A perda do par de slot alocado era determinada por: não implantação dos serviços aéreos correspondentes no prazo de 30 dias; não atingimento da meta de regularidade mensal igual ou superior a 80% durante 90 dias consecutivos; ou não utilização do par de slot por um período superior a 30 dias consecutivos.

[3] <http://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg-edition-10-english-version.pdf>

[4] A Resolução nº 180/2011 permitia que a tarifa teto tivesse acréscimo de 20%, passando para 100% com a Resolução nº 350/2014.

[5] https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/systemops/perf_analysis/slot_administration/slot_administration_schedule_facilitation/level-3-airports/



Documento assinado eletronicamente por **Raquel Irber de Azevedo Lopes, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 14/11/2019, às 11:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Guerth Levay de Carvalho Reis, Gerente Técnico, Substituto**, em 14/11/2019, às 11:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Roque Felizardo da Silva Neto, Gerente**, em 14/11/2019, às 12:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **Luiz Andre de Abreu Cruvinel Gordo, Gerente Técnico**, em 14/11/2019, às



13:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luís Gustavo Pinheiro Loureiro Carneiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 14/11/2019, às 13:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Roberto da Rosa Costa, Gerente**, em 14/11/2019, às 15:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **José Barreto de Andrade Neto, Gerente**, em 14/11/2019, às 15:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3729517** e o código CRC **240D6E5B**.