



VOTO

PROCESSO: 00058.001054/2024-11

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. Nos termos do artigo 8º da Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do país, tocando-lhe, entre outras competências, regular e fiscalizar a segurança da aviação civil.

1.2. Por força do Regimento Interno, aprovado pela Resolução n.º 381, de 14 de julho de 2016, conforme art. 8, inciso XXII, compete à Diretoria Colegiada deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação e sobre os casos omissos. Bem assim, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, conforme artigo 9 da citada Resolução.

1.3. Conclui-se, portanto, que a matéria em discussão é de competência da Diretoria Colegiada da ANAC, estando o encaminhamento feito pela Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS revestido de amparo legal.

2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme exposto do relatório, trata-se de pedido formulado pela PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S/A (Passaredo) de revisão quanto à alocação de *slots* realizada pela Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) para a referida empresa no aeroporto Santos Dumont (SDU) para a temporada S24.

2.2. Pois bem. Em análise realizada pela Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos, materializada no Despacho 9565083, aquela área bem pontua que a avaliação do pleito formulado pela Passaredo demanda considerar aspectos mais amplos que a simples aplicação das regras atinentes à alocação de *slots*, levando-se em conta outros fatores também relevantes para o equilíbrio do setor, tais como a promoção da diversidade na oferta de serviços aéreos, o estímulo à concorrência e a busca constante pelo incremento da capilaridade, da contestabilidade e da desconcentração do mercado.

2.3. Destaca a SAS que, diferentemente da Passaredo - a qual antes da limitação imposta operava naquele aeroporto apenas sete frequências semanais - as demais empresas detêm maior margem para ajustes, dado o volume de voos operados, o que lhes permite estruturar a malha de forma a melhor aproveitar os *slots* que lhes foram destinados mesmo após a redução decorrente da aplicação da política pública. Veja-se que, no caso da pleiteante, a estrita aplicação da política pública reduziria a sua operação em SBRJ a três frequências semanais, o que, segundo alega, torna economicamente inviável a manutenção da rota.

2.4. Isso porque, nos termos argumentados pela empresa, após o mapeamento dos perfil dos passageiros do voo VOEPASS RAO-SDU nos últimos seis meses, verificou-se que 57% dos passageiros adquirem bilhetes *round trip* e que 75% permanecem entre 2 e 5 dias no seu destino. Aponta, portanto, o seguinte:

Desta forma, conforme mencionado anteriormente, fica claro que qualquer redução de frequência resultará numa perda de mercado frente a esses passageiros que realizam sua compra RT, haja vista que potencialmente irão migrar para outro operador que ofereça a venda RT via conexão. Segundo projeções, a perda estimada desse perfil de passageiro seria da ordem 60%, o que inviabilizaria comercialmente o voo pela falta de ocupação, sem mencionar que o nível de serviço ofertado via conexão não é o mesmo que um voo direto.

2.5. Feitas essas considerações, é necessário ponderar a informação prestada pela SAS no sentido de que eventual atendimento ao pleito formulado pela Passaredo teria baixíssimo impacto no atendimento da política pública ministerial. Com efeito, a política pública impõe uma limitação de 6,5 milhões de passageiros processados no aeroporto anualmente. Por sua vez, a metodologia implementada para dar concretude à política pública resultou na limitação de 166.667 assentos semanais. Nesse sentido, o impacto decorrente do deferimento do pedido da empresa (561 assentos semanais adicionais) se afigura pouco significativo (extrapolaria em 0,34% o número de assentos semanais ofertados), não ferindo assim o cerne da política pública, que é o incremento do nível de serviço do aeroporto.

2.6. Diante de todo o exposto, a SAS opina pelo deferimento do pleito, entendendo que esta medida preserva a atividade da empresa no aeroporto, posicionamento ao qual me alinho. Aqui destaco que, no meu entendimento, diante de toda a contextualização acima exposta, é razoável ajustar a aplicação da política pública aos critérios de alocação já dispostos na regulamentação em vigor, em especial aqueles que conciliam a redução da capacidade aeroportuária com a alocação operacional permitindo manter a promoção de concorrência no aeroporto (art. 18 e 35 da Resolução nº 682/22), de forma a se manter o voo diário até então operado pela empresa, sem prejuízo ao atendimento das finalidades da diretriz emanada.

3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento do pleito apresentado pela PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S/A, a fim de que, excepcionalizada a aplicação estrita da política pública formulada pelo Ministério de Portos e Aeroportos em seu Ofício nº 1074/2023/GAB-SAC-MPOR/SAC - MPOR, seja considerada a operação de um voo diário na definição da Base e Referência da temporada Summer 24 e Winter 24, mantidos os direitos históricos em temporadas futuras desde que observado o processo de monitoramento de *slots*.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor-Presidente Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 23/01/2024, às 12:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **9577952** e o código CRC **B71DCBBD**.