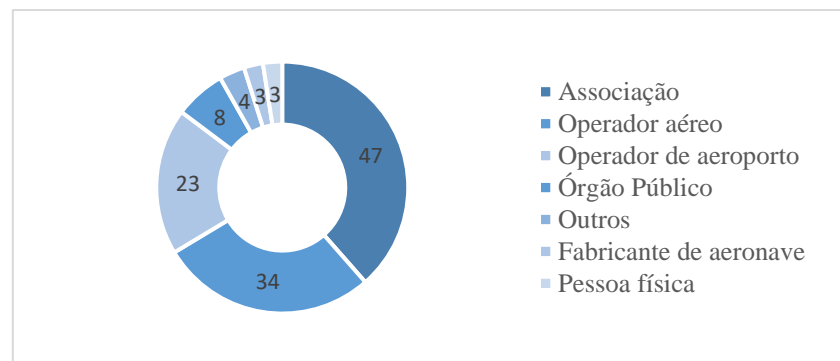




## Contribuições referentes à Consulta Pública nº 19/2021

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

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 de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo nº 00058.047435/2020-12

**Janeiro/2022**

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>	
<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 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,</p>	

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,	

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>	
<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,	

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.	

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>	

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, 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).

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.

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria De Advocacia Da Concorrência E Competitividade <b>Categoria:</b> Órgão Público	<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 V <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662826.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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)	
<b>Justificativa:</b> 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.	



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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria De Advocacia Da Concorrência E Competitividade <b>Categoria:</b> Órgão Público	<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 V <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662826.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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. (Para maiores esclarecimentos recomenda-se a leitura do PARECER SEI N° 20496/2021/ME, disponível no Processo SEI nº 10099.100972/2021-48, e inserido como anexo)	
<b>Justificativa:</b> 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.	

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>	

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.	

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.	

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>	
<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 III - CAPÍTULO I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662826.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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. (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> 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.	

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.	

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>	

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

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 A320neo.

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 devam 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.



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 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.

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 CO<sub>2</sub> 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.

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 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>	

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.

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.	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Joerg Bauer <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 I <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Lufthansa Group fully supports the submission, comments and recommendations of the International Air Transport Association (IATA)	
<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	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Joerg Bauer <b>Categoria:</b> Empresa de Transporte 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 <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Lufthansa Group fully supports the submission, comments and recommendations of the International Air Transport Association (IATA)	
<b>Justificativa:</b> The World Wide Slot Guidelines, jointly governed by IATA, ACI World and the 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	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Tap Air Portugal <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> Art. 1º <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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	
<b>Justificativa:</b> Não concordamos com a criação do Nivel 4.	

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>	



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.	

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.	

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.	

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	

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.	

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.	

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>	
<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 V <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. 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 aérea 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.	
<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.	

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>	
<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 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> 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.	
<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.	



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.	

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>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Associação</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 VIII</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>                      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);</p>	
<b>Justificativa:</b>	
<p>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.</p> <p>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.</p>	

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.	

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</p> <p><b>Categoria:</b> Associação</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 XI</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>                      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>	
<p><b>Justificativa:</b>                      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>	

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>	
<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 XIV <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 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).	
<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: - O conceito de slot share deveria ser aplicado sobre a capacidade total do aeroporto em questão e não sobre a base de slots alocados; - 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; - 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 - 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.	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association <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 6688997.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Excludes 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.	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association <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 II <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6688997.
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<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.	

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 6688997.</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>	



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 6688997.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      IATA strongly disagree with ANAC in limiting historic slots 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 slots 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 slots 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.</p> <p>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>CONTRIBUIÇÃO Nº 19152</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> International Air Transport Association <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 <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6688997.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Considerations to level 4	
<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	

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).

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 6688997.
<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.	

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 6688997.
<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.	

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 6688997.
<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.	

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.

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 6688997.
<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. 1.2.1The 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.	



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 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 6688997.
<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. “

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 6688997.
<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;

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 6688997.
<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.	

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 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 6688997.
<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.	

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 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.

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 6688997.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Several contributions to this Chapter	
<b>Justificativa:</b> 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. 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: “WASG 6.10 REDUCTION IN AIRPORT CAPACITY 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. 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. 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. “	



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 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 6688997.
<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.	

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>	
<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 I  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6688997.</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><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.</p>	
<p><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.</p>	

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.

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>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 6688997.
<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> 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. 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. 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 entitled 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. 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.	

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 19165</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 6688997.
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<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> 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 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)

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

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

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 6688997.
<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.	



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 19167</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 III <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6688997.
<b>Contribuição</b>	
<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:	
<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;	

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) Operating a flight at a significantly different time from the allocated slot.
- 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.

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>	
<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 I <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6688997.
<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> 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.	

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.

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>	
<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 II  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6688997.</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>                      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</p>	

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 6688997.
<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.	

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 6688997.
<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.	

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>	



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.

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Aviação Geral – Abag <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> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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;	
<b>Justificativa:</b> 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.	

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>                      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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      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/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).                      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.</p>	

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 19175</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Associação Brasileira De Aviação Geral – Abag <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> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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;	
<b>Justificativa:</b> 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.	

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 19176</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>	

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.	

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>	
<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 II <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<b>Justificativa:</b> 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 que o limite definido, caso o slot seja antecipado por outra companhia aérea na próxima alocação inicial. 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.	

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”.	



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.	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro 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> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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."	
<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.	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Tam Linhas Aéreas S/A (Latam Airlines Brasil) <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 I <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662983.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> O arquivo anexo contém todas as contribuições da LATAM.	
<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.	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Delta Air Lines <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 I <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663144.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> XXX	
<b>Justificativa:</b> XXX	

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.	

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 pátio. 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.	

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.	

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>	
<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 II <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<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.	



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>	
<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 III <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<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 diminuiram a capacidade aeroportuária, mas reduziram a oferta de assentos.	

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.	

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>	
<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 II <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<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	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Aeromexico <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 I <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<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.	

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 anexo.	
<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.	

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 anexo.	
<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.	

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.	

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.	



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 anexo.	
<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.	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aereas Brasileiras 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 I <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663181.
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<b>Justificativa:</b> Conforme descrito no documento anexo.	

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.	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aereas Brasileiras 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 I <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663286.
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<b>Justificativa:</b> Conforme documento anexo.	

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>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 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> 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. 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. 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). 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.	

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>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 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> 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. 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. 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). 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.	

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>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 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> 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. 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. 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). 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.	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Aerovias Del Continente Americano S.A – Avianca <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 I <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6662870.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Comentários a todo o documento, nossa posição está alinhada com os comentários da IATA.	
<b>Justificativa:</b> Não acreditamos ser conveniente produzir resoluções que não estejam de acordo com as normas e acordos internacionais.	



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.	

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.	

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.	

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.	

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.	

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.	

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.	

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Turkish Airlines Inc. <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 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<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.	



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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Boeing Brasil Serviços Técnicos Aeronáuticos Ltda. <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> TÍTULO III - CAPÍTULO II <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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%.	
<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.	

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.	

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.	

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.	

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.	

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.	

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.	

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>	
<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> ANEXO À RESOLUÇÃO <b>Tipo de Contribuição:</b> NA <b>Arquivo anexo:</b> Sim. Documento SEI 6663062.
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Por favor encontre no anexo o teor completo da Contribuição GOL para a presente revisão normativa.	
<b>Justificativa:</b> Envio da documentação total GOL por meio do formulário.	



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</p>	

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

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.

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</p>	

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 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

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

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.

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>	
<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> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><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</p>	
<p><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 contere 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</p>	

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 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.

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</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> Art. 2º</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>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></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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>	



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>	
<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 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>  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.</p>	
<p><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.  Conseqüentemente, 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</p>	

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

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.

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>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aéreas Inteligentes Sa	<b>Documento:</b> Proposta de Norma de Slots - Revisão da Resolução ANAC nº 338/2014
<b>Categoria:</b> Operador Aéreo	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TÍTULO IV - CAPÍTULO II
	<b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração
	<b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
<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>	
<b>Justificativa:</b>	
<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.</p> <p>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.</p> <p>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>	

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

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:

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:

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.

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.

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>	
<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> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<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.	

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>	
<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> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<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.	

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 19228</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 I - CAPÍTULO V <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<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.

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.



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>	
<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 VIII <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<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.	
<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).	

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.	

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.	

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.	

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.	
<b>Justificativa:</b> Contribuição apresentada por Lefosse Advogados na forma do documento anexo.	

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>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> American Airlines  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo</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>American Airlines appreciates the opportunity to provide comments on the proposed new slot regulations including amending Resolution 338. Brazil is an important market for American Airlines. We have robust operations at Sao Paulo/Guarulhos (GRU) with four daily departures to the United States including Dallas, Miami, and New York. We also serve Rio de Janeiro/Galeão (GIG) with up to two daily departures to Miami and New York (seasonal). American's is the leading U.S. carrier to Brazil — AA has flown more than 14 million customers between the U.S. and Brazil in the last 10 years, more than twice as many as any other U.S. carrier. During the COVID-19 pandemic, American sustained Brazil service despite regulatory restrictions, and when U.S. entry restrictions changed in November 2021, American saw a 400% booking spike to Brazil markets.</p> <p>Beyond direct flights, American is committed to the Brazil community and economy. In 2018, through partnership with the Transportation Ministry, American opened its \$100 million-dollar widebody aircraft maintenance hanger, providing jobs and commitment of service. In 2021, American and GOL, Brazil's largest airline, entered into an exclusive codeshare partnership with reciprocal loyalty program agreements as both carriers focus on growth in the U.S.-Brazil market.</p> <p>American is strongly concerned with ANAC's slot proposal which creates significant inconsistencies with IATA's Worldwide Slot Guidelines (WASG). The WASG is designed to serve as the global standard for allocation principles and retention rules for slots. Airlines must often contend with slots on both ends of the route, and if regulators and slot coordinators do not follow the same general principles, it will become challenging for airlines to schedule flights and ultimately be disruptive for consumers. For American, slot mobility is important because we build our flight network to provide connections at U.S. hub airports, and when flight times change, we rely on our ability to move slots to keep connections intact. If Brazilian regulations impair or limit incumbents from the possibility to change historic slots, this could risk connectivity for long-haul routes.</p> <p>The creation of a Level 4 congested airport is a concern with the scope and established rules that are in consideration. American does not support rules in slot allocation criteria that prevent growth of incumbent carriers. Allocation criteria exists to provide a fair, competitive, and equal opportunity for all carriers interested in airport capacity and should not limit accessibility to capacity. It is misleading to characterize allocation rules, such as slot series or slot retimings, as barriers to entry for new entrants. When air carriers face barriers to entry to a market, the barrier to entry is primarily a function of lack of airport infrastructure which prohibit growth at the facility. The WASG addresses and creates fairness for congested infrastructure but does not solve the airport infrastructure problem. Finally, the introduction of a 'Level 4' airport unilaterally by ANAC is troubling because it bypasses the established industry governance body, being the Worldwide Airport Slot Board (WASB). The WASB was founded as a global collaborative body where all industry members help determine how global industry rules are actioned. If ANAC implements Level 4 rules that are unaligned with the global framework, then airlines will struggle to formulate their networks and schedules. American recommends that ANAC discard the Level 4 concept, and if ANAC proceeds, to commit to only using Level 4 at domestic Brazilian airports.</p>	

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

American is also concerned with additional elements proposed by ANAC which further constrain airlines and may create operational burdens. First, we are opposed to increasing slot utilization rates above the standard 80/20 (80% series utilization) rate. Historically, American builds schedules for GRU and GIG at nearly 100% utilization, but airlines may need utilization buffer for instances like holidays or off-peak periods. When airlines have off-peak cancels, this creates very little buffer for operational day-of cancellations related to weather or aircraft maintenance, for instance. American encourages ANAC to preserve the 80/20 utilization rate at Brazil's international airports. Secondly, we ask ANAC to consider the burden applied to airlines when overly restrictive slot punctuality measures are applied. American is opposed to slot punctuality measures, especially at 15 minutes, for long haul flights such as AA's Brazil's operations. Airlines, including American, intend to operate flights on time, but there can be uncontrollable circumstances, like winds and weather, which may cause the flight to operate off slot by more than 15 minutes. American would propose that ANAC meet with IATA and airlines to further hear the airline perspective and how overburdening slot policy can be harmful to airlines in the market.

In summary, again, American Airlines appreciates ANAC for the opportunity to submit comments and viewpoints as it relates to slot policy. American cautions ANAC from making burdensome changes to Regulation 338, especially for slot policy at international airports where slot policy exists between Brazil and another country. American fully supports the IATA and Airlines for America (A4A) responses to the ANAC regulation proposed changes, and we hope ANAC continues to work with the WASB to develop sensible and practical regulations for the international aviation community.

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>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Airlines For America  <b>Categoria:</b> Associação</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>Airlines for America (A4A) is the principal trade and service organization of the U.S. scheduled airline industry.<sup>1</sup> A4A member airlines provide substantial levels of service that facilitate business, tourism and the transport of cargo and mail between North America and Brazil. In 2019, prior to the onset of the COVID pandemic and international travel restrictions, the U.S.-Brazil market averaged 31 flights per day each way carrying over 4.6 million passengers per year and 280,000 tons of cargo in both directions over the course of the year.</p> <p>A4A appreciates the opportunity to comment on ANAC’s Public Consultation No.19/2021 concerning slot allocation and the proposal to create a Level 4 category of airports. We support IATA’s comments but wish to highlight them with brief comments of our own.</p> <p>A4A recognizes Brazil as an industry leader in the region both economically and in terms of aviation precedent. We are concerned that the proposals in Public Consultation 19/2021 could damage that leadership, create precedents that will ultimately harm Brazilian international aviation, or have unintended consequences that would disrupt the aviation system even further. Specifically, the proposed resolution does not reference the Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG) or international best practices. Instead, the proposed resolution would result in unilateral implementation of alternative policies deviating from the WASG and controlled by ANAC rather than a Slot Coordination Committee of users.</p> <p>A4A strongly urges ANAC to work toward more fully implementing proven strategies developed by the Worldwide Airport Slots Board (WASB) which is comprised of an equal number of representatives of airports, airlines, and slot coordinators — including Joao Pita, Head of Airline Business at Sao Paulo International Airport (GRU). The strategies are encompassed in the WASG which have been adopted and implemented by over ninety percent of constrained airports worldwide, with others working to adopt these guidelines in the future. In fact, for example, regulators in both Colombia and Peru have incorporated or aligned their slot policies with the WASG. The WASG provides consistent rules across the globe; that consistency is crucial for airlines to plan and maintain their complex global networks with levels of service demanded by consumers.</p> <p>AAA strongly encourages ANAC to engage in fulsome consultation with the WASB before moving forward with the Level 4 airport proposal. The industry established the WASB to serve as a governance body to improve global slot policies and increase continuity throughout the system. Its views could inform ANAC’s deliberations in a meaningful way and minimize disruption to the worldwide system. We believe that the Level 4 concept would be disruptive to the international slot system: it does not align with the established goal of management of slot scarcity but rather focuses on addressing competition issues without a full examination of the underlying issues. Consequently, A4A believes that if it goes forward, this policy should apply only to Brazil’s domestic airports and explicitly exclude international airports, now and in the future, so that global standards are not disrupted. In addition, if a domestic airport begins supporting international operations in the future, those airports should then be</p>	



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

considered international and abide by the WASG. This approach would allow ANAC to address a specific problem at a specific airport (Congonhas) through a local rule, consistent with WASG and identifiable industry norms.

In conclusion, A4A urges ANAC to update the Slot Regulation to align it even more closely with the WASG and eliminate the proposed new Level 4 category, that industry opposes. This approach would solidify ANAC's leadership in the region going forward.

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 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 N°338/2014 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>	

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.

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>	
<p>Considerando a Consulta Pública ANAC nº 19/2021 referente à 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 que prevê o estabelecimento de aeroporto coordenado nível 4.</p> <p>Ante o exposto, servimo-nos da presente para informar que, de acordo com IATA Worldwide Airport Slot Guidelines — WASG, o objetivo principal da Coordenação Aeroportuária, é garantir o uso mais eficiente da infraestrutura aeroportuária a fim de maximizar os benefícios para o maior número de usuários. Os níveis de coordenação dos aeroportos são designados após uma análise minuciosa da demanda e capacidade, usando métodos de melhores práticas reconhecidos pelo órgão gestor do aeroporto ou outro órgão competente. A capacidade máxima disponível para alocação considera as limitações funcionais do Aeroporto, como pista, pátio, terminal, espaço aéreo e restrições ambientais, para cada temporada IATA. Esta análise utiliza critérios quantitativos e transparentes para determinar qual nível de coordenação é apropriado para o Aeroporto.</p> <p>Ademais, um aeroporto pode ser considerado "congestionado" quando os provedores de capacidade não desenvolverem infraestrutura suficiente ou quando os governos impuserem condições que impossibilitem o atendimento da demanda. Os Slots dos aeroportos são ativos precívalis do ponto de vista do aeroporto, se não forem usados em tempo hábil. As noções de uso e utilidade<sup>1</sup> são importantes, no contexto de aeroportos muito congestionados, para satisfazer maiores volumes de passageiros em viagens para vários destinos.</p> <p>No contexto da 7ª Rodada de Concessões de Aeroportos, que será realizada em 2022, a estrutura proposta cria incertezas que podem diminuir o valor dos aeroportos em questão, principalmente aqueles qualificados como "saturados" ou Nível 4.</p> <p>Como Operador Aeroportuário global, gerenciando aeroportos com alto níveis de congestão no Reino Unido e em Portugal, a VINCI Airports acolhe e aplaude a ideia da criação de uma coordenação de slots nível 4. Criando condições mais elevadas das regras "use it or lose it" em aeroportos muito congestionados, e ademais oferecendo às empresas aéreas entrantes mais oportunidades ao longo do processo de Alocação Inicial, ir melhorar a concorrência, fornecendo um melhor serviço para os passageiros e uma melhor utilização da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>No entanto, a VINCI acredita que a solução proposta e a criação de um limite para as companhias aéreas com grandes carteiras de slots em um determinado Aeroporto abrem vários riscos e podem criar efeitos opostos aos inicialmente concebidos conforme detalhado abaixo e em nossos comentários da resolução. Isso poderia criar efeitos adversos para os operadores aeroportuários, impactando a eficiência do planejamento da capacidade, da operação aeroportuária e em última caso da oferta global do Aeroporto.</p>	

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

Nesse sentido, a VINCI Airports sugere, para aeroportos muito congestionados globalmente, ou para a criação do Nível 4 proposto no âmbito da Consulta Pública ANAC nº 19/2021, a introdução de regras mais exigentes que promovam eficiência e um alto nível de utilização de slots:

- i. para as rotas de alta densidade operadas mais de 42 vezes por semana (6 voos diários), sugerimos estabelecer um limite "use it or lose it" de 95% com dispensas claras de não uso;
- ii. para o restante das rotas, impor um limite mínimo de "use it or lose it" de 90%, que não pode ser rebaixado, com dispensas claras de não uso;
- iii. proibir trocas ou transferências de slots, exceto para companhias aéreas do mesmo grupo econômico, o que incentivará o retorno de slots ao Pool e oportunidades contínuas para novos entrantes;
- iv. uma alocação mínima de 75% dos slots do pool alocado para novos entrantes;
- v. para novas rotas, ser possível autorizar um limite inferior "use it or lose it" de 80% durante as duas primeiras temporadas IATA consecutivas, promovendo ajustes de mercado e a solidificação do novo entrante.

Ademais, a ampliação do uso de parâmetros de regulação de slots primários e secundários devem desempenhar plenamente seu papel na priorização de solicitações concorrentes, tais como:

- i) a definição de "novo entrante";
- ii) a definição de "maior eficiência operacional";
- iii) continuação da temporada subsequente anterior;
- iv) prioridades atribuídas a serviços para novos destinos;
- v) prioridades dadas ao aumento da concorrência em rotas/mercados monopolistas;
- vi) maior série de slots e/ou maior aeronave;

Isso permitiria à ANAC promover um melhor uso da infraestrutura, ao mesmo tempo em que incentivaria uma oferta de voos mais diversificada no interesse do público em geral.

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

Além disso, é importante regulamentar possíveis comportamentos anticoncorrenciais por meio da ANAC e do Órgão antitruste (CADE), limitando estratégias que possam impactar negativamente a oferta em aeroportos congestionados ou impactar a oferta ou concorrência em termos de destinos atendidos. Desta forma, em situações de fusões ou aquisições de companhias aéreas, onde os portfólios de slots podem ser profundamente afetados ou imediatamente visados por algum operador para contornar os regulamentos de slots.

A título de ilustração, o Departamento de Justiça dos Estados Unidos em 2011, no contexto de uma transação da Delta Air Lines — US Airways nos aeroportos LaGuardia e Reagan National, decidiu alienar slots para outras companhias aéreas, o que beneficiou diretamente a JetBlue e a Westjet.

Em um contexto diferente, em 2021, a Air France obteve a aprovação da UE para um plano de recapitalização de €4 bilhões do governo francês após concordar com condições, incluindo a desistência de slots em aeroportos. A Comissão Europeia forçou a companhia aérea a ceder 18 slots diários no Aeroporto de Orly em Paris, onde detém um poder de mercado significativo. "Isso dá às operadoras concorrentes a chance de expandir suas atividades neste aeroporto, garantindo preços justos e maior escolha para os consumidores europeus", disse a comissária da UE para a Concorrência, Margrethe Vestager, em um comunicado.

Estes tipos de medidas, que permitem redistribuir slots para novos operadores ou para companhias aéreas que investem no crescimento, poderiam ser transpostas para o Brasil como contrapartida do apoio estatal prestado a todas as operadoras aéreas durante a crise do Coronavírus com a aplicação de isenções gerais para o uso de slots desde a temporada Summer 20.

<sup>1</sup>utilidade: capacidade de atender a demanda