

CONTRIBUIÇÃO 1	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO:	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
<p>Critérios de Avaliação e Pontuação Aplicáveis aos quesitos do art. 6º</p> <p>3. Equipamento e Configuração Critério: Avaliação do Equipamento e de sua Configuração/Capacidade. a) Aplicação do critério: - Serviços mistos Avaliação das seguintes características do equipamento a ser utilizado no voo: maior capacidade (nº de assentos), maior quantidade de classes de serviço, maior distância entre assentos, maior disponibilidade e qualidade de itens de entretenimento e menor idade da aeronave. - Serviços exclusivamente cargueiros Avaliação das seguintes características do equipamento: maior capacidade para carga e menor idade da aeronave. b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Equipamento e Configuração (serviços mistos) ou Equipamento e Capacidade (serviços exclusivamente cargueiros). A(s) empresa(s) melhor avaliada(s) no quesito receberá(ão) pontuação máxima, sendo as demais empresas avaliadas com relação à(s) primeira(s).</p>	<p>3. Equipamento e Configuração Critério: Avaliação do Equipamento e de sua Configuração/Capacidade. a) Aplicação do critério: - Serviços mistos Avaliação das seguintes características do equipamento a ser utilizado no voo: melhor adequação da capacidade (nº de assentos) à demanda prevista para a rota servida, maior quantidade de classes de serviço, maior distância entre assentos, maior disponibilidade e qualidade de itens de entretenimento e menor idade da aeronave. - Serviços exclusivamente cargueiros Avaliação das seguintes características do equipamento: melhor adequação da capacidade de carga à demanda prevista e menor idade da aeronave. b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Equipamento e Configuração (serviços mistos) ou Equipamento e Capacidade (serviços exclusivamente cargueiros). A(s) empresa(s) melhor avaliada(s) no quesito receberá(ão) pontuação máxima, sendo as demais empresas avaliadas com relação à(s)</p>	<p>A vantagem, em pontuação, a ser disponibilizada à empresa aérea deve considerar a melhor compatibilidade entre oferta e demanda para o mercado em questão, o que justifica a alteração do texto para a melhor adequação da capacidade (nº de assentos) à demanda prevista.</p> <p>Esta compatibilidade permite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - um melhor aproveitamento econômico do voo: menor probabilidade de eventual descontinuidade futura da oferta do voo, motivada por uma operação com atratividade financeira menor; - minimizar a possibilidade de uma empresa aérea fazer uso de oferta de aeronaves de maior porte que sua concorrente no referido processo de alocação de frequências objetivando uma pontuação mais vantajosa, ainda que lhe seja menos atrativo economicamente, no momento em questão. 	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>Cabe à empresa, e não à ANAC, analisar a viabilidade econômica da utilização de determinado equipamento na frequência pleiteada.</p>

	primeira(s).		
CONTRIBUIÇÃO 2	DADOS DO COLABORADOR: NORBERTO MARIA JOCHMANN	ORGANIZAÇÃO: ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
Um diferenciador essencial entre as transportadoras aéreas de passageiros e de carga reside no fato que atualmente mais de 95 % das passagens aéreas comercializadas são de ida-e-volta. Assim que, a transportadora aérea de passageiros tem a quase plena ocupação de seu voo de retorno já garantida no ponto de partida da rota. Contudo, a empresa de carga aérea transporta apenas embarques em um sentido (one way), necessitando vender inteiramente a capacidade de seu vôo de retorno no ponto de destino da rota. Por isso, seria recomendável através de um item de avaliação adicional, verificar de que forma a empresa de carga aérea postulante será comercialmente representada no ponto de destino e as chances de assim obter uma ocupação satisfatória nos seus vôos de retorno.	Inclusão de um item de avaliação da forma de representação e comercialização das empresas aéreas exclusivamente cargueiras no ponto de destino.	Avaliar a viabilidade de uma empresa aérea cargueira obter uma ocupação adequada para os seus voos de retorno no ponto de destino.	Contribuição não acatada. No processo de alocação de frequências, a ANAC analisa questões relativas à capacidade de oferta das empresas solicitantes. Assume-se que a viabilidade econômica da rota, bem como outras questões atinentes à demanda, são analisadas pelas empresas, não cabendo à Agência qualquer influência.
CONTRIBUIÇÃO 3	DADOS DO COLABORADOR: PAULO CASTELLO BRANCO	ORGANIZAÇÃO: TAM	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC

PROPÕE ABORDAR			
<p>RESOLUÇÃO Nº 57, DE 10 DE OUTUBRO DE 2008</p> <p>“Art. 5º Concluindo a análise de que trata o art. 3º pela procedência do pleito, a SRI dará prosseguimento ao processo, informando a solicitante e as demais concessionárias sobre a realização de processo seletivo para a alocação de frequências, oportunidade em que essas últimas serão consultadas acerca de suas pretensões no mercado considerado.</p> <p>Parágrafo único. Somente participarão do processo seletivo, concorrendo à alocação de frequências, as empresas que, consultadas, tenham manifestado interesse, nos termos e por meio do documento referido no art. 2º, dentro do prazo de 15 (quinze) dias contados da data da mencionada consulta.</p>	<p>RESOLUÇÃO Nº 57, DE 10 DE OUTUBRO DE 2008</p> <p>“Art. 5º Concluindo a análise de que trata o art. 3º pela procedência do pleito, a SRI dará prosseguimento ao processo, informando a solicitante e as demais concessionárias sobre a realização de processo seletivo para a alocação de frequências, oportunidade em que essas últimas serão consultadas acerca de suas pretensões no mercado considerado.</p> <p>§ 1º Somente participarão do processo seletivo, concorrendo à alocação de frequências, as empresas que, consultadas, tenham manifestado interesse, nos termos e por meio do documento referido no art. 2º, dentro do prazo de 15 (quinze) dias contados da data da mencionada consulta.</p> <p>§ 2º A empresa deve estar de acordo com os Standards Internacionais de Segurança de Voo – Certificação IOSA – para habilitar-se a concorrer a qualquer processo seletivo de alocação de frequências internacionais.</p>	<p>Sugerimos a inclusão de um parágrafo segundo no artigo 5º, pois entendemos que antes de serem avaliados os critérios para alocação de frequências internacionais, deva ser levado em consideração o critério de segurança de vôo e que o mesmo seja impeditivo – no caso da empresa não possuir o referido certificado (IOSA) – da continuidade do processo. Caso estivesse dentro de algum dos 9 (nove) itens de avaliação, a empresa já estaria habilitada a participar da audiência pública de alocação de frequências, podendo assim trazer prejuízos, não só a outra parte interessada, mas também ao usuário de serviços aéreos. Caso a empresa licitante não consiga a certificação dentro do prazo de 6 (seis) meses – um segundo processo licitatório terá que ser deflagrado, prejudicando dessa forma o planejamento elaborado pela outra concorrente.</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>A questão da certificação IOSA é matéria regulamentada pela Resolução nº 18, de 19 de março de 2008, cuja interpretação é fixada pela Decisão nº 38, de 09 de março de 2010.</p>
<p>CONTRIBUIÇÃO 4</p>	<p>DADOS DO COLABORADOR:</p> <p>PAULO CASTELLO BRANCO</p>	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>TAM</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR</p>	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO</p>	<p>JUSTIFICATIVA</p>	<p>RESPOSTA DA ANAC</p>

OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	OU INCLUSÃO		
<p>ANEXO II – 2. Conectividade</p> <p>Critério: Grau de conectividade (somente para serviços mistos)</p> <p>I – vôos que chegam aos aeroportos internacionais de 1 a 4 horas antes da partida do vôo pretendido;</p> <p>II – vôos que partem dos aeroportos internacionais de 1 a 4 horas após a chegada do vôo pretendido.</p>	<p>ANEXO II – 2. Conectividade</p> <p>Critério: Grau de conectividade (somente para serviços mistos)</p> <p>I – vôos que chegam aos aeroportos internacionais de 1 a 4 horas antes da partida do vôo pretendido, para vôos continentais e de 1 a 5 horas antes da partida do vôo pretendido, para vôos intercontinentais;</p> <p>II – vôos que partem dos aeroportos internacionais de 1 a 4 horas após a chegada do vôo pretendido, para vôos continentais e de 1 a 5 horas antes da chegada do vôo pretendido, para vôos intercontinentais;</p>	<p>Pelo Caráter da viagem, conexões em outros continentes tendem a exigir mais tempo, por restrições imigratórias e de infraestrutura aeroportuária.</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>A Agência entende que o tempo considerado permite medir adequadamente o grau de conectividade para os vôos.</p>
<p>CONTRIBUIÇÃO 5</p>	<p>DADOS DO COLABORADOR:</p> <p>PAULO CASTELLO BRANCO</p>	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>TAM</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p>	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	<p>JUSTIFICATIVA</p>	<p>RESPOSTA DA ANAC</p>
<p>ANEXO II – 3. Equipamento e Configuração</p> <p>Critério: Avaliação do Equipamento e de sua Configuração/Capacidade.</p> <p>... maior capacidade (nº de assentos), maior quantidade de classes de serviço, maior distância entre assentos, maior disponibilidade e quantidade de</p>	<p>ANEXO II – 3. Equipamento e Configuração</p> <p>Critério: Avaliação do Equipamento e de sua Configuração/Capacidade.</p> <p>... maior capacidade (nº de assentos), maior quantidade de classes de serviço, distância entre assentos coerente com as classes de serviço, maior qualidade perceptível</p>	<p>O que importa é a percepção final do usuário. Há que se ter cuidado para que um eventual maior número de itens de entretenimento, por vezes desnecessários ou não tão úteis ao usuário, favoreça a vitória certa de uma empresa perante outra que ofereça um conjunto de serviços mais bem percebidos pelo passageiro.</p> <p>No que tange à idade da aeronave, o que deve ser avaliado não é a data de sua fabricação, mas sim o estado de conservação da mesma. Aeronave com</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>A contribuição aumenta a subjetividade no processo de escolha. A ANAC acolheu outra contribuição no sentido de retirar esse quesito para serviços mistos, acabando assim com sua subjetividade para esse tipo de operação.</p>

itens de entretenimento.	no serviço oferecido e estado de conservação da aeronave.	menor tempo de uso (ano de fabricação) não significa que esteja em bom estado, pois a sua média de utilização diária pode ser superior a outra com maior idade, porém com menos utilização. Além disso, deve se levar em conta todos os “checks de segurança” regulares que cada aeronave deve passar ao longo do seu tempo de serviço, que garantem qualidade e segurança de aeronave.	
CONTRIBUIÇÃO 6	DADOS DO COLABORADOR: PAULO CASTELLO BRANCO	ORGANIZAÇÃO: TAM	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
ANEXO II – 4. Prazo de Implementação Critério: Prazo de Implementação da Operação Pretendida. “... sendo melhor avaliada a empresa que apresentar o menor prazo.”	ANEXO II – 4. Prazo de Implementação Critério: Prazo de Implementação da Operação Pretendida. “... sendo melhor avaliada a empresa que apresentar o menor prazo vis-à-vis a demanda do mercado em questão.”	O prazo de implementação deve estar diretamente ligado à demanda do mercado em questão. Para os mercados onde há observância de “Spill” – Demanda Reprimida – a avaliação deve privilegiar aquela empresa que iniciar os serviços em menor tempo. Por outro lado, para os mercados onde não há demanda reprimida , devem ser atribuídos os mesmo graus de pontuação.	Contribuição não acatada. Cabe à empresa, e não à ANAC, analisar a viabilidade econômica do prazo proposto para implementar a operação na frequência pleiteada. Para a ANAC, interessa que o serviço aéreo público esteja disponível à população o quanto antes.
CONTRIBUIÇÃO 7	DADOS DO COLABORADOR: PAULO CASTELLO BRANCO	ORGANIZAÇÃO: TAM	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
ANEXO II – 5. Infraestrutura Critério: Adequação das Propostas da Empresas à Infraestrutura. a) Aplicação do critério:	ANEXO II – 5. Infraestrutura Critério: Adequação das Propostas da Empresas à Infraestrutura. a) Aplicação do critério:	Serviços aéreos internacionais devem levar em consideração o efeito malha, o que significa vôos em horário que privilegiem conectividade de/para demais cidades no Brasil e Exterior, de forma a oferecer aos usuários opções mais adequadas de serviços aéreos, no que tange ao menor tempo de	Contribuição parcialmente acatada, mas com adequações redacionais. O critério de infraestrutura passou a ser eliminatório, em vez de classificatório. Por sua vez, o remanejamento de

<p>Avaliação da compatibilidade da operação proposta com a infraestrutura aeroportuária e de tráfego aéreo disponíveis, com base nas características físicas e operacionais do(s) aeroporto(s) na rota proposta e em eventuais restrições de tráfego aéreo.</p>	<p>Avaliação da compatibilidade da operação proposta com a infraestrutura aeroportuária e de tráfego aéreo disponíveis, com base nas características físicas e operacionais do(s) aeroporto(s) na rota proposta e em eventuais restrições de tráfego aéreo.</p> <p>Deverá ser levado em consideração um prévio comunicado à autoridade aeroportuária, por parte da empresa solicitante, quando houver algum tipo de restrição. A autoridade aeroportuária deverá considerar o pleito da empresa solicitante, caso a mesma apresente opções de remanejamento de vôos já existentes para horários menos demandados, a fim de viabilizar o novo serviço no horário pretendido.</p>	<p>viagem.</p> <p>Nesse sentido é inevitável que os novos serviços contemplem horários de pico no principais hubs de distribuição, principalmente nos terminais brasileiros.</p> <p>Dessa forma, faz-se necessário que a autoridade aeroportuária leve em consideração o pleito da empresa solicitante, e que haja margem para negociação de remanejamento de vôos já existentes, no sentido de que a empresa possa assim atender de forma adequada a demanda daquele mercado.</p>	<p>horários proposto na contribuição está previsto na nova resolução.</p>
<p>CONTRIBUIÇÃO 8</p>	<p>DADOS DO COLABORADOR:</p> <p>PAULO CASTELLO BRANCO</p>	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>TAM</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p>	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	<p>JUSTIFICATIVA</p>	<p>RESPOSTA DA ANAC</p>
<p>ANEXO II – 6. Produtividade</p> <p>Critério: Comparação dos Índices de Produtividade das Empresas.</p> <p>a) Pontuação: acima da faixa média = 3 pontos; na faixa média = 2 pontos; e abaixo da faixa média = 1 ponto. No</p>	<p>ANEXO II – 6. Produtividade</p> <p>Critério: Comparação dos Índices de Produtividade das Empresas.</p> <p>a) Pontuação: acima da faixa média = 3 pontos; na faixa média = 2 pontos; e abaixo da faixa média = 1 ponto. No</p>	<p>Não é justo que uma empresa nova entrante seja avaliada como uma “player” com alta produtividade, uma vez que ela não opera no mercado em questão, sendo assim temeroso imputar a mesma pontuação máxima.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se que seja atribuída a pontuação média – 2 pontos – considerando sua</p>	<p>Contribuição acatada parcialmente.</p> <p>Será mantida a pontuação de entrantes neste quesito, porque a ANAC almeja facilitar a entrada de novas empresas nos mercados, e o método de avaliação nesse quesito tem este intuito. Por outro lado, para os critérios de regularidade e pontualidade doméstica</p>

caso de entrante (empresa que não atua no mercado em questão), serão atribuídos 3 pontos.	caso de entrante (empresa que não atua no mercado em questão), serão atribuídos 2 pontos.	produtividade igual a media observada da indústria. A pontuação máxima deve ser destinada apenas àquelas empresas que apresentem níveis ótimos de produtividade, devidamente comprovados por dados históricos.	e internacional, a pontuação das empresas sem histórico de operação nos últimos 12 meses será desconsiderada. Para tanto, alterou-se a forma de cálculo da pontuação final, que deixou de ser a soma das pontuações obtidas em todos os quesitos, tornando-se o valor médio das pontuações obtidas nos quesitos disponíveis.
CONTRIBUIÇÃO 9	DADOS DO COLABORADOR: PAULO CASTELLO BRANCO	ORGANIZAÇÃO: TAM	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
ANEXO II – 8. Índice de Concentração de Mercado Critério: Desconcentração de Mercado. a) Aplicação do critério: Será adotado o Índice Herfindahl-Hirschmann (HHI) para avaliar a concentração do mercado. Conceito: o HHI é o resultado da soma dos quadrados das quotas de mercado das empresas que operam no mercado em questão, e varia entre 0 e 10.000. No caso do mercado de transporte aéreo regular internacional, as	ANEXO II – 8. Índice de Concentração de Mercado Critério: Desconcentração de Mercado. a) Aplicação do critério: Será adotado o Índice Herfindahl-Hirschmann (HHI) para avaliar a concentração do mercado. Conceito: o HHI é o resultado da soma dos quadrados das quotas de mercado das empresas que operam no mercado em questão, e varia entre 0 e 10.000. No caso do mercado de transporte aéreo regular internacional, as	Empresa de um mesmo grupo, ainda que com razão social, nome fantasia e administrações independentes, podem criar maiores sinergias entre eles e com isso obter vantagem competitiva em relação às demais “players” do mercado em questão. Um eventual membro de um mesmo grupo não pode ser considerado novo entrante.	Contribuição parcialmente acatada, com ajustes de redação. Grupos econômicos serão considerados, de acordo com critério da SRE na análise do cálculo do índice de concentração de mercado.

<p>referidas quotas são representadas pelos percentuais obtidos pela divisão do número de frequências alocadas a cada empresa participante do mercado em questão, solicitante ou não, pelo número total de frequências a elas alocadas.</p> <p>Será feita a comparação entre o HHI da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo (serviços regulares internacionais) e o índice teórico resultante da implementação do novo serviço proposto pela empresa postulante.</p>	<p>referidas quotas são representadas pelos percentuais obtidos pela divisão do número de frequências alocadas a cada empresa participante do mercado em questão, solicitante ou não, pelo número total de frequências a elas alocadas.</p> <p>Será feita a comparação entre o HHI da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo (serviços regulares internacionais) e o índice teórico resultante da implementação do novo serviço proposto pela empresa postulante.</p> <p>Considera-se concentração de mercado empresas que pertençam ao mesmo grupo, ainda que com razão social, nome fantasia e administrações independentes.</p>		
<p>CONTRIBUIÇÃO 10</p>	<p>DADOS DO COLABORADOR:</p> <p>KAZUHIRO ITO JUNIOR</p>	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>Particular</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p>	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	<p>JUSTIFICATIVA</p>	<p>RESPOSTA DA ANAC</p>
<p>Parece-me não estar explícita a regra para pontuação, nos atributos 7, 8, 9</p>			<p>Contribuição acatada.</p>

e 10 (Regularidade e Pontualidade Doméstica e Internacional) do ANEXO III, de empresas aéreas postulantes que não tenham realizado qualquer operação doméstica e/ou internacional nos 12 meses anteriores ao mês da realização da seleção.			Os critérios questionados serão desconsiderados para empresas que não tenham operado nos últimos 12 meses. Para tanto, alterou-se a forma de cálculo da pontuação final, que deixou de ser a soma das pontuações obtidas em todos os quesitos, tornando-se o valor médio das pontuações obtidas nos quesitos disponíveis.
CONTRIBUIÇÃO 11	DADOS DO COLABORADOR: FERNANDA LEDO MARCINIUK	ORGANIZAÇÃO: Particular	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
5. Infraestrutura Critério: Adequação das Propostas das Empresas à Infraestrutura. a) Aplicação do critério: Avaliação da compatibilidade da operação proposta com a infraestrutura aeroportuária e de tráfego aéreo disponíveis, com base nas características físicas e operacionais do(s) aeroporto(s) na rota proposta e em eventuais restrições de tráfego aéreo. b) Pontuação: caso não fique comprovada a compatibilidade, a empresa receberá zero; caso contrário, receberá 1.	5. Infraestrutura Critério: Adequação das Propostas das Empresas à Infra-Estrutura. a) Aplicação do critério: Avaliação da compatibilidade da operação proposta com a infraestrutura aeroportuária e de tráfego aéreo disponíveis, com base nas características físicas e operacionais do(s) aeroporto(s) na rota proposta e em eventuais restrições de tráfego aéreo. b) Critério eliminatório: caso não fique comprovada a compatibilidade, a empresa será desconsiderada do processo seletivo.	O critério “Infraestrutura” seria melhor tratado se considerado como um requisito, tendo caráter eliminatório, e não apenas classificatório. Como exemplo, mesmo na situação em que há apenas uma proposta, se ela não satisfaz os requisitos de infraestrutura, as frequências não devem ser a ela atribuídas.	Contribuição acatada com adequações redacionais.
CONTRIBUIÇÃO 12	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO: SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		<p>I) Rota:</p> <p>A alteração proposta visa dar mais objetividade ao critério “rota”, deixando claro que será dada maior pontuação às rotas com menos escalas.</p> <p>De fato, a alteração confere maior objetividade na avaliação deste critério. Entretanto, sugere-se a exclusão deste quesito, tendo em vista que a redução de escalas pode não ser preferível em alguns casos, seja por conta das preferências dos demandantes ou da viabilidade econômica da rota.</p> <p>A esse respeito, vale mencionar que seria preferível que a própria demanda dirigisse a oferta da empresa. Uma vez que os próprios consumidores valorizam vôos com menos paradas, é esperado que a empresa aérea tenha interesse em evitar escalas e conexões. Assim, o uso desse critério não se mostraria necessário. Contudo, ao utilizá-lo, há o risco de se dificultar que ofertas de vôos com escala ou conexão, e que podem ser de interesse dos consumidores, sejam ofertados. Pode, eventualmente, dificultar a expansão de vôos internacionais a locais hoje não atendidos.</p> <p>É importante observar que a proposta pode conflitar com a política de aviação civil que vem sendo implementada no país nos últimos anos, pela qual o Estado evita interferir nas decisões de mercado, deixando precipuamente às companhias aéreas a decisão sobre os aeroportos que utilizarão, exceto em situações excepcionais.</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>As empresas escolherão a rota mais rentável, dadas as restrições. O suposto efeito desse quesito na decisão da empresa de qual rota operar pode ser considerado desprezível. Por outro lado, é sempre preferível ao passageiro um voo direto, sem escalas.</p>
CONTRIBUIÇÃO 13	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO: SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO	

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		<p>COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA</p> <p>II) Conectividade:</p> <p>A proposta substitui o critério “horário dos voos” por “conectividade dos voos”. Com isso, seria dada maior pontuação às empresas que apresentarem proposta de voos com maior quantidade de cidades diretamente conectadas aos aeroportos internacionais (origem e destino) da rota pretendida. Para tanto, serão considerados voos que chegam/partem em um intervalo de 1 a 4 horas antes/após o voo pretendido.</p> <p>De fato, a alteração proposta pela Anac confere maior objetividade à avaliação, já que atualmente a aplicação do quesito “horário dos voos” suscita dúvidas, enquanto o quesito proposto, “conectividade dos voos”, possui descrição mais precisa.</p> <p>No entanto, sugere-se a exclusão deste quesito, tendo em vista que a concentração de voos em aeroportos mais conectados pode não ser desejável em alguns casos, seja por conta das preferências dos demandantes ou porque conflita com diretrizes de políticas públicas emanadas, inclusive, pelo Conselho de Aviação Civil (Conac).</p> <p>O critério proposto pode acentuar a concentração de vôos em aeroportos já congestionados. É preferível dar mais liberdade à empresa aérea para que ela, a partir da demanda dos consumidores, identifique as melhores características do vôo a ser ofertado. A pontuação na forma sugerida pode se</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>A hipótese escolhida é a de que o que interessa é a possibilidade de conexão, independente de estar associada a voos de uma mesma aliança ou não. Com isto espera-se não prejudicar empresa com uma malha de voos menor.</p>

		<p>mostrar ineficiente pelo risco de se estimular o uso de determinados aeródromos públicos sem que isso se mostre necessário. Pode, assim, dificultar a expansão dos vôos internacionais para outros aeroportos.</p> <p>Como no caso anterior, a proposta pode conflitar com a política de aviação civil que vem sendo implementada no país nos últimos anos, pela qual o Estado evita interferir nas decisões de mercado, deixando precipuamente às companhias aéreas a decisão sobre os aeroportos que utilizarão, exceto em situações excepcionais.</p>	
CONTRIBUIÇÃO 14	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO:	
		SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		<p>III) Equipamento e configuração:</p> <p>A proposta altera a orientação sobre a aplicação deste critério. Contudo, entendemos que a alteração não permite objetividade almejada na avaliação, dada a quantidade de itens a serem considerados conjuntamente. Ou seja, permanecem dúvidas na aplicação dos critérios deste item, já que o avaliador deverá pesar itens distintos, como por exemplo, quantidade de assentos, quantidade de classes de serviço, distância entre poltronas e equipamentos de entretenimento.</p> <p>No caso de voos mistos, não fica claro quais critérios terão mais importância, considerando que o avião transporta cargas, além de passageiros.</p>	<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>Critério foi retirado para serviços mistos, no intuito de reduzir a subjetividade intrínseca à avaliação desse quesito para esse tipo de operação.</p>

		<p>Mesmo considerando somente o interesse dos passageiros, na proposta constam critérios conflitantes, como, por exemplo, quantidade de assentos e distância entre poltronas. Ceteris paribus, um avião com mais assentos tem menor distância entre poltronas.</p> <p>Ademais, os critérios propostos dão certa ênfase ao conforto dos passageiros, em detrimento do preço. Desse modo, companhias aéreas “low-cost” (baixo custo) podem ser prejudicadas na alocação de frequências internacionais, o que, para a concorrência, não é pertinente.</p> <p>Assim, em suma, sugerimos deixar ao mercado (aos passageiros) a escolha das características dos voos, evitando-se, portanto, dar pontuação para itens como, por exemplo, distância entre poltronas, existência de diversas classes e equipamentos de entretenimento.</p> <p>Diante do exposto, sugere-se que este item não seja parte do formulário. Todavia, entende-se que a Anac deveria definir parâmetros mínimos de qualidade a serem cumpridos pelas companhias aéreas (distância mínima entre poltronas, equipamentos de entretenimento etc.) interessadas nas frequências e, uma vez cumpridos esses parâmetros mínimos, a companhia estaria apta a participar do processo seletivo.</p>	
CONTRIBUIÇÃO 15	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO:	
		SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC

		<p>IV) Prazo de implementação:</p> <p>A proposta simplifica a forma de aplicação do critério, deixando claro que será dada maior pontuação à pretendente que propõe em implementar a rota em menor prazo.</p> <p>Embora se reconheça o objetivo, sugere-se que este item não seja parte do formulário, já que não há garantia do cumprimento do prazo prometido pela companhia aérea. Há fatores alheios à vontade das empresas que podem impedir a observância do prazo.</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>Sendo todas as demais variáveis constantes, a implementação em prazo menor tende a ser mais benéfica ao consumidor. Espera-se o cumprimento, pelas empresas, da proposta vencedora. Caso haja imprevistos alheios à vontade da empresa (desde que não envolva risco inerente à própria atividade), esta poderá retornar as frequências ao poder público ou iniciar novo processo de alocação. Observe-se que o novo Art. 6º proposto estabelece em seu parágrafo único que “A decisão de alocação de frequências poderá ser revista, a qualquer tempo, caso fique comprovado que a empresa contemplada prestou informações incorretas para se beneficiar no processo seletivo.”</p>
CONTRIBUIÇÃO 16	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO:	
		SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		<p>V) Infraestrutura:</p> <p>A proposta atribui nota 1 quando houver infraestrutura disponível, e zero quando não houver.</p> <p>Considerando pertinente o objetivo da proposta, e</p>	Contribuição acatada.

		sem prejuízo que o mesmo seja alcançado, sugere-se que este critério de avaliação já seja informado pela Anac antes de se proceder a utilização do formulário. Assim, caso não haja infraestrutura disponível, a companhia aérea demandante da frequência será excluída do processo de alocação de frequência. Desse modo, a nota atribuída deveria ser “SIM” ou “NÃO”.	
CONTRIBUIÇÃO 17	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO: SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		<p>VI) Retomada de frequências:</p> <p>Este quesito não está sendo alterado pela proposta da Anac. Não obstante, a SEAE sugere avaliação quanto à possibilidade de um aperfeiçoamento por parte da agência.</p> <p>Na pontuação relativa ao histórico de devolução de frequências, sugere-se considerar não somente as frequências retomadas pela Anac, mas também as frequências devolvidas espontaneamente pelas companhias aéreas. Com isso, diminuiriam os incentivos a que as companhias aéreas peçam frequências e não as utilizem, o que tende a restringir a concorrência e, portanto, prejudicar o consumidor.</p>	<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>Não será computada a devolução espontânea caso a mesma tenha ocorrido devido à restrições à operação da empresa em aeroporto da rota pretendida.</p>
CONTRIBUIÇÃO 18	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO: SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		<p>VII) Viabilidade econômica</p> <p>A proposta da Anac exclui o critério “viabilidade econômica da frequência”. Segundo a Anac:</p> <p>“Não compete à Anac, mas sim à empresa, avaliar sua viabilidade econômica. Além disso, essa análise pode dar a entender que a agência concorda com a viabilidade da rota proposta, gerando expectativas desnecessárias”.</p> <p>Trata-se de alteração que esta Secretaria considera pertinente e em linha com as diretrizes aplicáveis ao setor.</p>	A ANAC agradece a contribuição.
CONTRIBUIÇÃO 19	DADOS DO COLABORADOR:	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA</p>	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		<p>A proposta estabelece que o resultado do processo seletivo será submetido à apreciação do Diretor-Geral da Anac. Contudo, avalia-se ser preferível que decisões desse tipo sejam submetidas ao colegiado da Diretoria, uma vez que a diversidade de opiniões, neste caso, contribuirá para melhor avaliação do resultado do processo, bem como mitigará o risco de eventuais questionamentos por parte dos interessados. Ademais, por se tratar de uma decisão discricionária (ou seja, não vinculado), seria mais</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>A nova resolução torna o processo mais objetivo, de sorte que a apreciação pelo Diretor-Presidente é mera ratificação do resultado, que segue os critérios já estabelecidos pela própria Diretoria. Ademais, é importante ressaltar que as empresas que se sentirem prejudicadas poderão recorrer, a qualquer momento,</p>

		adequada a avaliação por parte do colegiado.	da recomendação do Plenário, sendo a Diretoria Colegiada da ANAC o órgão recursal de última instância.
CONTRIBUIÇÃO 20	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO: SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		Sugere-se também excluir os quesitos “regularidade doméstica” e pontualidade doméstica”, pois a regularidade e a pontualidade das companhias aéreas já são consideradas nos quesitos “regularidade internacional” e “pontualidade internacional”.	Contribuição não acatada. O item institui incentivos para regularidade e pontualidade domésticas, o que é positivo para o usuário de serviços aéreos.
CONTRIBUIÇÃO 21	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO: SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		Deve ser ressaltado que, ao excluir algum quesito, é necessária a reavaliação dos pesos (“graus”) atribuídos a cada um, de forma a evitar que os quesitos de caráter mais discricionários (ou seja, subjetivos) aumentem sua relevância no resultado final. Em todo caso, sugere-se dar mais peso aos itens já preenchidos pela Anac, com vistas a	Contribuição não acatada. A nova resolução retira do Plenário a avaliação do item Infraestrutura (o qual passa a valer como um requisito para a participação da empresa), além de

		<p>aumentar o caráter objetivo do processo de alocação de frequências.</p>	<p>aumentar a objetividade dos outros quesitos cuja análise depende do mesmo. Desse modo, não há necessidade de reavaliação dos pesos atribuídos aos quesitos.</p>
CONTRIBUIÇÃO 22	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO:	
		<p>SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA</p>	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		<p>Do ponto de vista formal, cabe mencionar que, em alguns pontos do texto da nova resolução proposta, mais especificamente em seus anexos, consta a expressão “mercado licitado”. Sugere-se evitar o uso dessa expressão, já que a definição do mercado relevante é tarefa que pode se tornar relativamente complexa, a ser feita caso a caso.</p>	<p>Contribuição acatada.</p> <p>Utilizou-se a expressão “mercado em questão”.</p>
CONTRIBUIÇÃO 23	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO:	
		<p>SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA</p>	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		<p>Ainda do ponto de vista formal, sugere-se avaliar a conveniência do uso das expressões “processo licitatório” e “mercado licitado” como forma de evitar eventual associação com os procedimentos</p>	<p>Contribuição acatada.</p>

		previstos da Lei de Licitações (Lei no 8.666/93). Para evitar tal fato, pode-se substituir o termo “processo licitatório” por “processo de alocação de frequências”.	
CONTRIBUIÇÃO 24	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO: SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		Tendo em vista as discussões, inclusive no Conac, sobre a adequação do uso do instituto da concessão e da autorização na delegação dos serviços de transporte aéreo regular, esta Secretaria considera pertinente que a Anac avalie a conveniência de se substituir o termo “concessionárias” por “prestadoras de serviço aéreo”.	Contribuição acatada.
CONTRIBUIÇÃO 25	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO: SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		Do ponto de vista redacional, entendemos necessário adequar o teor das “Informações Gerais” que acompanham o formulário às alterações na resolução. Isso porque algumas destas modificações não foram contempladas neste texto explicativo do formulário constante do anexo 3.	Contribuição acatada.

CONTRIBUIÇÃO 26	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO:	
		SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		Por fim, sugere-se que: (i) a Anac elabore relatório sobre cada um dos itens a serem avaliados na Sessão Plenária, a fim de permitir avaliação mais precisa por parte dos membros do Plenário; (ii) a Anac elabore um guia que oriente a avaliação por parte dos membros do Plenário; (iii) haja um modelo de formulário para cada tipo de serviço, isto é, “misto” e “exclusivamente cargueiro”, dadas as especificidades de cada um.	Contribuição parcialmente acatada. i) Contribuição acatada. ii) Contribuição não acatada. O Anexo I da Resolução e as Informações Gerais já contém as orientações necessárias à avaliação do processo de alocação de frequência. iii) Contribuição não acatada. A ANAC entende que o formulário atual é suficiente para auxiliar a decisão nos dois tipos de serviço, uma vez que, na explicação de cada quesito, já faz as devidas ressalvas para o caso de serviços exclusivamente cargueiros.
CONTRIBUIÇÃO 27	DADOS DO COLABORADOR:	ORGANIZAÇÃO:	
	MAURICIO EMBOABA	VRG Linhas Aéreas S.A. – Grupo GOL	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC

	<p>“Art. 6. No pedido de alocação de frequências internacionais, as empresas participantes deverão obrigatoriamente cumprir os seguintes requisitos: §1º As empresas aéreas participantes deverão necessariamente apresentar toda a documentação abaixo relacionada aos seguintes pontos: i. regularidade fiscal: a) Prova de regularidade quanto à Fazenda Federal, mediante apresentação da “Certidão Conjunta Negativa de Débito Relativos a Tributos Federais e à Dívida Ativa da União”, expedida pela Delegacia da Receita Federal onde a concessionária tiver sua sede; b) Prova de regularidade quanto à Fazenda Estadual da sede da concessionária; c) Prova de regularidade quanto à Fazenda Municipal da sede da concessionária; d) Certidão relativa à Seguridade Social e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), demonstrando situação regular no cumprimento dos encargos sociais instituídos por Lei.</p> <p>“Art. 7º O resultado do processo seletivo será submetido à apreciação do Diretor-Presidente da ANAC, cuja decisão será comunicada, pela SRI, às empresas interessadas. § 1º A ANAC deverá publicar juntamente com a decisão um relatório de análise para justificar a</p>	<p>No tocante ao Artigo 6º, atenta-se que o papel principal de uma agência reguladora é regular e fiscalizar os serviços prestados por empresas privadas que atuam na prestação de serviços, e não somente atuar na defesa dos direitos dos consumidores. Dessa forma, a mudança proposta visa que a alocação de frequências internacionais vá de encontro ao interesse maior, isto é, o público.</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>As empresas já devem possuir a referida documentação a todo tempo.</p> <p>Quanto a sugestão de relatório de análise justificando a alocação, a ANAC informa que suas decisões são justificadas, e constam em processos da Agência, os quais podem ser consultados pelas partes interessadas.</p>
--	--	---	--

	<p>alocação de frequência para a empresa contemplada.</p> <p>§ 2º A decisão de alocação de frequências poderá ser revista, a qualquer tempo, caso fique comprovado que a empresa contemplada prestou informações incorretas para se beneficiar no processo seletivo.”</p>		
CONTRIBUIÇÃO 28	<p>DADOS DO COLABORADOR:</p> <p>MAURICIO EMBOABA</p>	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>VRG Linhas Aéreas S.A. – Grupo GOL</p>	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	<p>JUSTIFICATIVA</p>	<p>RESPOSTA DA ANAC</p>
	<p>1. Rota Crítério: Conveniência da Rota. a) Aplicação do critério: Avaliação das seguintes características: voo direto ou com escala(s) e constituição de uma nova ligação ou não. b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Rota. A(s) empresa(s) com zero escala e nova ligação deverá(ão) receber a nota máxima.</p>	<p>a) Rota – além da análise se a rota será operada diretamente ou com escala(s), deve-se considerar se as frequências alocadas serão operadas em rotas já existentes ou se constituíram novas ligações.</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>Não há justificativa para inclusão do novo quesito.</p>
CONTRIBUIÇÃO 29	<p>DADOS DO COLABORADOR:</p> <p>MAURICIO EMBOABA</p>	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>VRG Linhas Aéreas S.A. – Grupo GOL</p>	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	<p>JUSTIFICATIVA</p>	<p>RESPOSTA DA ANAC</p>

	<p>2. Conectividade Crítério: Grau de Conectividade (somente para serviços mistos). a) Aplicação do critério: Avaliação da quantidade de cidades diretamente conectadas aos aeroportos internacionais (origem e destino) da rota pretendida. Quanto maior o número de cidades, melhor deverá ser a avaliação. Serão considerados: I - voos da própria empresa e de acordos comerciais que chegam aos aeroportos internacionais de 1 a 4 horas antes da partida do voo pretendido; II - voos da própria empresa e de acordos comerciais que partem dos aeroportos internacionais de 1 a 4 horas após a chegada do voo pretendido. b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Conectividade. A(s) empresa(s)</p>	<p>b) Conectividade – deve ser avaliada pelos ODs (Origem-Destino) da malha “interna” da empresa e com as parceiras comerciais, pois é isso que ocorre na maior parte das conexões do mundo real, e não com todos os voos.</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>A hipótese escolhida é a de que o que interessa é a possibilidade de conexão independente de estar associada a voos de uma mesma aliança ou não. Com isto espera-se não prejudicar empresa com uma malha de voos menor.</p>
CONTRIBUIÇÃO 30	<p>DADOS DO COLABORADOR:</p> <p>MAURICIO EMBOABA</p>	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>VRG Linhas Aéreas S.A. – Grupo GOL</p>	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	<p>JUSTIFICATIVA</p>	<p>RESPOSTA DA ANAC</p>
	<p>3. Equipamento e Configuração Crítério: Avaliação do Equipamento e de sua Configuração/Capacidade. a) Aplicação do critério: - Serviços mistos e exclusivamente cargueiros Avaliação das características do equipamento a ser utilizado contidas no capítulo CAEP. Conceito: a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) tem uma responsabilidade determinante na elaboração de normas e de procedimentos para aeronaves operadas</p>	<p>c) Equipamento e configuração – nesse ponto, é de suma importância salientar que ao homologar a utilização de um equipamento específico, a Autoridade Aeronáutica já está atestando que referido equipamento atende todas as condições necessárias às condições de conforto e segurança do usuário. Ou seja, o equipamento já foi avaliado e aprovado pela ANAC, caso contrário não estaria em operação. Além disso, cabe ao mercado julgar as estratégias e serviços das concessionárias e não à ANAC. A capacidade da aeronave deve estar adequada à demanda prevista para a operação sob</p>	<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>Crítério foi retirado para serviços mistos, no intuito de reduzir a subjetividade intrínseca à avaliação desse quesito para esse tipo de operação.</p>

	<p>pela aviação internacional. Ao Comitê de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP) compete aconselhar o Conselho da OACI na revisão e preparação das normas da OACI propostas em matéria ambiental.</p> <p>b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Equipamento e Configuração (serviços mistos) ou Equipamento e Capacidade (serviços exclusivamente cargueiros). A(s) empresa(s) melhor avaliada(s) no quesito receberá(ão) pontuação máxima, sendo as demais empresas avaliadas com relação à(s) primeira(s).</p>	<p>análise, tratando-se, portanto, de decisão empresarial, não cabendo ao regulador qualquer incursão nesta área. A comparação pelo capítulo CAEP da aeronave é mais ampla e técnica do que em relação à apenas sua idade, conforme estabelecido na minuta da resolução.</p>	
CONTRIBUIÇÃO 31	<p>DADOS DO COLABORADOR:</p> <p>MAURICIO EMBOABA</p>	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>VRG Linhas Aéreas S.A. – Grupo GOL</p>	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	<p>JUSTIFICATIVA</p>	<p>RESPOSTA DA ANAC</p>
	<p>5. Eficiência Operacional Crítério: Comparação dos Índices de Pontualidade e de Regularidade das Empresas em Operações Domésticas e Internacionais. (Para serviços exclusivamente cargueiros, aplica-se somente a comparação dos Índices de Regularidade em operações internacionais) a) Aplicação do critério: Conceito de Regularidade: “A proporção do total de etapas de vôo previstas em HOTRAN que foram efetivamente realizadas.” (IAC 1502) Conceito de Pontualidade: “A proporção das etapas de vôo que foram operadas de acordo com os horários previstos nos respectivos documentos de HOTRAN</p>	<p>f) Pontualidade e regularidade em operações domésticas e internacionais – faz-se necessário recordar que a esta série está suspensa desde janeiro de 2008 pela ANAC porque os critérios para elaboração dos índices estão sob revisão. A ANAC deveria primeiramente definir os critérios e publicá-los periodicamente. A metodologia proposta para a Resolução apresenta uma complexidade desnecessária.</p>	<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>O Anexo II da versão final não mais faz menção à referida IAC, deixando a definição da metodologia de cálculo a cargo da Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado – SRE.</p>

	<p>dentre o total de etapas de voo efetivamente realizadas, considerando-se os limites de tolerância estabelecidos..." (IAC 1502)</p> <p>Descrição: serão calculados os Índices Médios de Regularidade e de Pontualidade de cada empresa postulante, segundo os dados disponibilizados pela SSA, nos 12 meses anteriores ao da realização da seleção. Serão desconsiderados nesse cálculo os meses para os quais não haja dados disponíveis. No cálculo dos índices de regularidade e pontualidade doméstica, para as empresas atuantes no mercado nacional e mercado regional, apenas o referente ao mercado nacional será considerado. O valor calculado será arredondado de acordo com a norma ABNT NBR 5891.</p> <p>b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Eficiência Operacional. A(s) empresa(s) melhor avaliada(s) no quesito receberá(ão) pontuação máxima, sendo as demais empresas avaliadas com relação à(s) primeira(s).</p>		
CONTRIBUIÇÃO 32	<p>DADOS DO COLABORADOR:</p> <p>MAURICIO EMBOABA</p>	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>VRG Linhas Aéreas S.A. – Grupo GOL</p>	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	<p>JUSTIFICATIVA</p>	<p>RESPOSTA DA ANAC</p>
	<p>6. Índice de Concentração de Mercado Crítério: Desconcentração do Mercado. a) Aplicação do critério: Será adotado o Índice Herfindahl-Hirschman (HHI) para avaliar a concentração do mercado. Conceito: o HHI é o resultado da soma</p>	<p>h) Índice de concentração de mercado – inicialmente, cabe salientar que em um mercado globalizado, não se deve considerar apenas as empresas aéreas brasileiras. Alianças, acordos comerciais (e.g., codeshare) e empresas de diferentes nacionalidades controladas pelo mesmo</p>	<p>Contribuição parcialmente acatada, com ajustes de redação.</p> <p>Grupos econômicos serão considerados, segundo critérios estabelecidos pela SRE, no cálculo do índice de</p>

	<p>dos quadrados das quotas de mercado das empresas brasileiras e estrangeiras que operam no mercado em questão, e varia entre 0 e 10.000. No caso do mercado de transporte aéreo regular internacional, as referidas quotas são representadas pelos percentuais obtidos pela divisão do número de frequências alocadas a cada empresa participante do mercado em questão, solicitante ou não, pelo número total de frequências a elas alocadas. Em caso de acordos comerciais ou empresas pertencentes a um mesmo controlador no mercado em tela, as quotas de mercado serão somadas antes do cálculo do HHI.</p> <p>Será feita a comparação entre o HHI da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo (serviços regulares internacionais) e o índice teórico resultante da implementação do novo serviço proposto pela empresa postulante.</p> <p>b) Pontuação: para valores acima do HHI da Indústria, a pontuação será = zero e, para valores menores, a pontuação será = 2.</p>	<p>grupo devem ser vistos como um ente único em termos de competição.</p>	<p>concentração de mercado.</p>
CONTRIBUIÇÃO 33	<p>DADOS DO COLABORADOR:</p> <p>MAURICIO EMBOABA</p>	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>VRG Linhas Aéreas S.A. – Grupo GOL</p>	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	<p>JUSTIFICATIVA</p>	<p>RESPOSTA DA ANAC</p>
	<p>7. Retomada de Frequências Crítério: Histórico de Retomada de Frequências. a) Aplicação do critério: Avaliação de índice percentual resultante da divisão do número de frequências retomadas pelo número total de frequências que a empresa</p>	<p>i) Retomada de frequências – visto que a implantação depende de terceiros, tal critério de avaliação necessita condicionar também o caso no qual uma concessionária não consiga operar dentro do prazo de 180 dias seja isenta após apresentação de justificativa e aceite formalmente pela ANAC.</p>	<p>Contribuição parcialmente acatada.</p> <p>Não será computada a devolução espontânea caso a mesma tenha ocorrido devido à restrições à operação da empresa em aeroporto da rota</p>

	<p>deteve nos 24 meses anteriores ao mês da seleção. As frequências devolvidas espontaneamente não serão consideradas como retomadas e, nesse caso, não serão computadas no total que a empresa deteve. As frequências retomadas e devidamente justificadas à ANAC pela empresa postulante após o vencimento do prazo de 180 dias também não serão computadas no total.</p> <p>b) Pontuação: caso a empresa postulante não tenha tido frequências retomadas nos últimos 24 meses (índice zero), ser-lhe-ão atribuídos 3 pontos; para índices até 20%, ser-lhe-á atribuído 1 ponto; e para índices maiores que 20%, ser-lhe-á atribuído grau 0 (zero).</p>		pretendida.
CONTRIBUIÇÃO 34	<p>DADOS DO COLABORADOR:</p> <p>MAURICIO EMBOABA</p>	<p>ORGANIZAÇÃO:</p> <p>VRG Linhas Aéreas S.A. – Grupo GOL</p>	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	<p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p>	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
	<p>8. Segurança Operacional Critério: Certificação IOSA a) Aplicação do critério: O Programa IOSA (IATA Operational Safety Audit) é reconhecido internacionalmente como referência mundial para o gerenciamento da segurança operacional, com vigência de 2 anos. b) Pontuação: caso a empresa possua certificação IOSA receberá 1; caso contrário, receberá zero.</p>	<p>j) Segurança Operacional – inclusão de um importante critério, visando promover o investimento em segurança pelas empresas aéreas.</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>A questão da certificação IOSA é matéria regulamentada pela Resolução nº 18, de 19 de março de 2008, cuja interpretação é fixada pela Decisão nº 38, de 09 de março de 2010.</p>

CONTRIBUIÇÃO 35	DADOS DO COLABORADOR: MAURICIO EMBOABA	ORGANIZAÇÃO: VRG Linhas Aéreas S.A. – Grupo GOL	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		d) Prazo de implementação – existe regulamentação própria a respeito do prazo para implementação das frequências internacionais alocadas a uma empresa aérea brasileira. Referido prazo é de 6 (seis) meses e encontra-se previsto no artigo 13 da Portaria nº 569/GC5 de 5 de setembro de 2000, motivo pelo qual o prazo de implementação não poderia constar como critério de avaliação nessa Resolução.	Contribuição não acatada. O tratamento dado para o prazo de implementação é distinto nas normas. Na citada portaria se refere a prazo a partir do qual a atribuição de um serviço aéreo internacional pode ser cancelado. Na presente proposta de resolução está se beneficiando a implantação mais breve.
CONTRIBUIÇÃO 36	DADOS DO COLABORADOR: MAURICIO EMBOABA	ORGANIZAÇÃO: VRG Linhas Aéreas S.A. – Grupo GOL	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	JUSTIFICATIVA	RESPOSTA DA ANAC
		e) Produtividade – ainda não foi possível entender o conceito de “produtividade”, nem mesmo visualizar a relação desse critério com o mérito de um pedido de alocação de frequência internacional. Tal critério traz complexidade desnecessária ao processo.	Contribuição não acatada. A metodologia para o cálculo está clara na norma, além de ser um critério objetivo.