



(Revogado pela Resolução nº 491, de 5 de setembro de 2018)  
**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

**RESOLUÇÃO Nº 57, DE 10 DE OUTUBRO DE 2008**

(Edição consolidada)

~~Regulamenta o processo de alocação de frequências internacionais e de designação de empresas aéreas regulares brasileiras.~~

~~A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL — ANAC, no uso das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e 24, inciso VIII, do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, tendo em vista o disposto no art. 9º, inciso VIII, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 38, de 7 de agosto de 2008, bem como a deliberação na Reunião de Diretoria realizada em 07 de outubro de 2008, resolve:~~

~~Art. 1º Estabelecer os procedimentos relativos ao processo de alocação de frequências internacionais e de designação de empresas aéreas brasileiras concessionárias de serviços públicos de transporte aéreo regular.~~

~~Art. 1º Estabelecer os procedimentos relativos ao processo de alocação de frequências internacionais e de designação de empresas aéreas brasileiras prestadoras de serviços aéreos. (Redação dada pela Resolução Nº 154, de 25.06.2010).~~

~~Art. 2º A empresa aérea brasileira que desejar operar vôos regulares internacionais deverá protocolar, junto à Superintendência de Relações Internacionais — SRI, solicitação elaborada nos termos do modelo constante do Anexo I desta Resolução.~~

~~Art. 3º A SRI, que procederá à abertura do correspondente processo, realizará a análise preliminar da solicitação sob os seguintes aspectos:~~

- ~~I — adequação à política vigente para o transporte aéreo internacional;~~
- ~~II — existência de relacionamento aeronáutico com o país considerado; e~~
- ~~III — capacidade disponível.~~

~~Art. 4º Concluindo a análise de que trata o art. 3º pela improcedência do pleito, o processo será encerrado, informando-se o motivo à solicitante.~~

~~Parágrafo único. Caso o motivo seja a inexistência ou limitações no relacionamento aeronáutico com o país considerado, a SRI procederá à análise do interesse e da viabilidade de iniciar um processo de negociação.~~

~~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 alocação de frequências, oportunidade em que essas últimas serão consultadas acerca de suas pretensões no mercado considerado.~~

~~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.~~

~~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 prestadoras de serviços aéreos sobre a realização de processo seletivo para alocação de frequências, oportunidade em que essas últimas serão consultadas acerca de suas pretensões no mercado considerado. [\(Redação dada pela Resolução Nº 154, de 25.06.2010\).](#)~~

~~§ 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. [\(Redação dada pela Resolução Nº 154, de 25.06.2010\).](#)~~

~~§ 2º No caso de existência de regime de livre determinação de capacidade no mercado considerado, dispensar-se-á a consulta prévia às demais empresas sobre seus interesses no mercado contemplado. [\(Incluído pela Resolução Nº 154, de 25.06.2010\).](#)~~

~~Art. 6º No processo de alocação de frequências internacionais, serão avaliados os seguintes quesitos, com vistas a privilegiar o bem-estar do usuário e a concorrência entre os prestadores do serviço:~~

~~I – rota;~~

~~II – horário;~~

~~II – conectividade; [\(Redação dada pela Resolução Nº 154, de 25.06.2010\).](#)~~

~~III – equipamento e configuração;~~

~~IV – prazo de implementação;~~

~~V – infra-estrutura;~~

~~VI – produtividade;~~

~~VII – pontualidade e regularidade em operações domésticas e internacionais;~~

~~VIII – índice de concentração de mercado;~~

~~IX – retomada de frequências; e~~

~~X – viabilidade econômica. [\(Suprimido pela Resolução Nº 154, de 25.06.2010\).](#)~~

~~§ 1º A aplicação dos critérios de avaliação e pontuação dos quesitos supramencionados encontra-se descrita no Anexo II desta Resolução.~~

~~§ 2º Dispensar-se-á o processo seletivo caso a capacidade disponível no mercado considerado permita atender a todas as solicitações de alocação de frequências, observado o disposto nesta Resolução.~~

~~§ 2º Cada participante do Plenário deverá justificar por escrito a pontuação referente aos quesitos mencionados no *caput* atribuída a cada empresa participante do processo seletivo, nos termos do Anexo III. [\(Redação dada pela Resolução Nº 154, de 25.06.2010\).](#)~~

~~§ 3º Dispensar-se-á o processo seletivo caso a capacidade disponível no mercado considerado permita atender a todas as solicitações de alocação de frequências, observado o disposto nesta Resolução. [\(Redação dada pela Resolução Nº 154, de 25.06.2010\).](#)~~

~~Art. 7º O resultado do processo seletivo será submetido à apreciação da Diretoria da ANAC, cuja decisão será comunicada, pela SRI, às empresas interessadas.~~

~~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. [\(Redação dada pela Resolução Nº 154, de 25.06.2010\).](#)~~

~~Parágrafo único. 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. [\(Redação dada pela Resolução Nº 154, de 25.06.2010\).](#)~~

~~Art. 8º Se a empresa contemplada ainda não houver sido designada para operar no mercado considerado, caberá à SRI formalizar o pedido de sua designação ao Ministério das Relações Exteriores, nos termos do respectivo Acordo sobre Serviços Aéreos.~~

~~Parágrafo único. A SRI comunicará à empresa sua designação.~~

~~Art. 9º Os pedidos de empresas para a realização de operações sob a égide do Acordo de Fortaleza deverão cumprir o estabelecido no "Procedimento para o Tratamento das Solicitações de Serviços de Transporte Aéreo Sub-Regional".~~

~~Art. 10. A Superintendência de Serviços Aéreos – SSA informará a SRI quando da aprovação final do Horário de Transporte – HOTRAN relativo às frequências alocadas à empresa.~~

~~Art. 10. A Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado – SRE informará a SRI quando da aprovação final do Horário de Transporte – HOTRAN relativo às frequências alocadas à empresa. [\(Redação dada pela Resolução N° 154, de 25.06.2010\).](#)~~

~~Art. 11. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.~~

~~Art. 12. Fica revogada a Resolução nº 20, de 24 de março de 2008.~~

SOLANGE PAIVA VIEIRA  
Diretora-Presidente

---

---

*Publicada no Diário Oficial da União, nº 198, Seção 1, p. 9-10, de 13 de outubro de 2008, consolidada com a Resolução Nº 154, de 25 de junho de 2010, publicada no Diário Oficial da União, Nº 121, Seção 1, página 64-67, de 28 de junho de 2010.*



**CONFIDENCIAL**

SIM

NÃO

**SUPERINTENDÊNCIA DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

**SOLICITAÇÃO DE FREQUÊNCIAS INTERNACIONAIS**

1. EMPRESA SOLICITANTE:		2. N° DO PEDIDO (DA EMPRESA):	
3. MERCADO:		N° CONSULTA SRI:	
4. FREQUÊNCIAS: a. Quantidade: _____		b. Tipo de Serviço: <input type="checkbox"/> Misto <input type="checkbox"/> Cargueiro	
5. ROTA PRETENDIDA:			
6. HORÁRIOS PROPOSTOS — PARTIDA E CHEGADA, IDA E VOLTA: (SOMENTE PARA SERVIÇOS MISTOS)			
7. EQUIPAMENTO E CONFIGURAÇÃO:			
8. PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:			
9. VIABILIDADE ECONÔMICA EM ANEXO: <input type="checkbox"/> Não — <input type="checkbox"/> Sim — N° de Páginas: [ ]			
10. OUTROS DOCUMENTOS ANEXADOS: <input type="checkbox"/> Não — <input type="checkbox"/> Sim — N° de Páginas: [ ]			
11. LOCAL:		12. DATA:	
13. NOME E ASSINATURA DO REPRESENTANTE DA EMPRESA:			

**PREENCHIMENTO EXCLUSIVO DO PROTOCOLO DA SRI**

Recebido em: _____/_____/_____ Hora: _____:_____ Assinatura: _____ (carimbo)	Processo n° 60800. _____/_____
---	-----------------------------------

**CONFIDENCIAL** **SIM** **NÃO**

**SUPERINTENDÊNCIA DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**  
**SOLICITAÇÃO DE FREQUÊNCIAS INTERNACIONAIS**

1. EMPRESA SOLICITANTE:		2. N° DO PEDIDO (DA EMPRESA):	
3. MERCADO/PAÍS:		N° CONSULTA SRI (QUANDO APLICÁVEL):	
4. FREQUÊNCIAS:			
a. Quantidade: _____		b. Tipo de Serviço: <input type="checkbox"/> Misto <input type="checkbox"/> Cargueiro	
5. ROTA PRETENDIDA (SOMENTE PARA SERVIÇOS MISTOS):			
6. CONECTIVIDADE (SOMENTE PARA SERVIÇOS MISTOS):			
7. EQUIPAMENTO E CONFIGURAÇÕES (PARA SERVIÇOS EXCLUSIVAMENTE CARGUEIROS):			
8. PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:			
9. OUTROS DOCUMENTOS ANEXADOS:			
<input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sim N° de Páginas: [ _____ ]			
10. LOCAL:		11. DATA:	
12. NOME E ASSINATURA DO REPRESENTANTE DA EMPRESA:			

**PREENCHIMENTO EXCLUSIVO DO PROTOCOLO DA SRI**

Recebido em: _____ / _____ / _____ Hora: _____ : _____ Assinatura: _____ (carimbo)	Processo nº 60800- _____ / _____
---	-------------------------------------

## ~~CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO E PONTUAÇÃO APLICÁVEIS AOS QUESITOS DO ART. 6º~~

### ~~1. Rota~~

~~Critério: Adequação e Conveniência da Rota.~~

~~a) Aplicação do critério:~~

~~Avaliação da adequação da rota proposta às necessidades atuais do mercado.~~

~~Avaliação da conveniência da rota e seus benefícios para os usuários, especialmente se for uma nova rota, bem como se o vôo for direto.~~

~~Avaliação do nível de conectividade proporcionado pela rota proposta.~~

~~b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Rota.~~

### ~~2. Horário~~

~~Critério: Adequação e Conveniência dos Horários.~~

~~(Somente para serviços mistos)~~

~~a) Aplicação do critério:~~

~~Avaliação da adequação dos horários propostos às necessidades atuais do mercado e de sua conveniência e seus benefícios para os usuários.~~

~~b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Horários.~~

### ~~3. Equipamento e Configuração~~

~~Critério: Adequação do Equipamento e da Configuração/Capacidade à Operação Pretendida.~~

~~a) Aplicação do critério:~~

~~– Serviços mistos~~

~~Avaliação da adequação do equipamento às necessidades atuais do mercado e dos benefícios de sua configuração (capacidade, configuração de cabine e distâncias entre assentos), tempo de uso e atendimento às questões ambientais.~~

~~– Serviços exclusivamente cargueiros~~

~~Avaliação da adequação do equipamento às necessidades atuais do mercado, de sua capacidade para carga, idade do equipamento e adequação às questões ambientais.~~

~~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).~~

### ~~4. Prazo de Implementação~~

~~Critério: Adequação do Prazo de Implementação à Operação Pretendida.~~

~~a) Aplicação do critério:~~

~~Avaliação do prazo previsto para a implementação da rota, sua oportunidade para as demandas do mercado em questão, bem como da viabilidade técnica e operacional para a empresa postulante cumprir o prazo proposto.~~

~~b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 2, 1 ou 0 ao quesito Prazo de Implementação; será atribuído grau 0 (zero) se o prazo previsto for considerado inexecutável.~~

### ~~5. Infra-Estrutura~~

~~Critério: Adequação das Propostas das Empresas à Infra-Estrutura.~~

~~a) Aplicação do critério:~~

~~Avaliação da compatibilidade da operação proposta com a infra-estrutura 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: em função da avaliação, serão atribuídos graus 2, 1 ou 0 ao quesito Infra-Estrutura; será atribuído grau 0 (zero) se a operação for considerada inexecutável em face da infraestrutura disponível.~~

### ~~6. Produtividade~~

~~Critério: Comparação dos Índices de Produtividade das Empresas.~~

a) Aplicação do critério:

Inicialmente, será calculado o Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo (serviços regulares internacionais), como se segue:

Descrição: o Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo será a média dos valores mensais resultantes da divisão da quantidade de passageiros ou carga (ton.) transportada, por cada uma das empresas brasileiras atuantes no mercado em questão, pelo respectivo número de frequências alocadas e com Horário de Transporte Aéreo (HOTRAN) aprovado. Para tal análise, serão considerados os dados de passageiros ou carga transportados no mercado em tela, disponibilizados pela Superintendência de Serviços Aéreos (SSA) da ANAC, referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao da seleção. Serão desconsiderados nesse cálculo os meses para os quais não haja dados disponíveis. O valor calculado será arredondado para o número inteiro mais próximo. O decimal 5 sempre será arredondado para o inteiro superior.

Posteriormente, serão calculados os Índices Médios de Produtividade das empresas postulantes, como se segue:

Descrição: o Índice Médio de Produtividade de uma empresa postulante será a média dos valores mensais resultantes da divisão da quantidade de passageiros ou carga (ton.) transportada pela empresa, segundo os dados disponibilizados pela SSA, pelo número de frequências alocadas e com HOTRAN aprovado no mercado em questão referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao da seleção.

Serão desconsiderados nesse cálculo os meses para os quais não haja dados disponíveis. O valor calculado será arredondado para o número inteiro mais próximo. O decimal 5 sempre será arredondado para o inteiro superior.

Finalmente, o Índice Médio de Produtividade de uma empresa postulante será comparado com o Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo (serviços regulares internacionais).

A partir dos valores obtidos no cálculo do Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo, será calculado o desvio padrão (DP) e serão estabelecidas 3 faixas de valores para efeito das comparações: a faixa acima da média será constituída dos valores superiores ou iguais à média da indústria + 50% do DP; a faixa média será constituída dos valores entre a média  $\pm$  50% do DP; e a faixa abaixo da média será constituída dos valores inferiores ou iguais à média da indústria - 50% do DP.

b) Pontuação: acima da faixa média = 3 pontos; na faixa média = 2 pontos; e abaixo da faixa média = 1 ponto. No caso de entrante (empresa que ainda não atua no mercado em questão), serão atribuídos 3 pontos.

## **7. Pontualidade e Regularidade em Operações Domésticas e Internacionais**

Critério: 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:

Inicialmente, serão calculados os Índices Médios de Regularidade e de Pontualidade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo.

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 dentre o total de etapas de vôo efetivamente realizadas, considerando-se os limites de tolerância estabelecidos..." (IAC 1502)

Descrição: serão calculados os Índices Médios de Regularidade e de Pontualidade da Indústria, segundo os dados disponibilizados pela SSA, no período de 12 meses anteriores ao mês da realização da seleção. Serão desconsiderados nesse cálculo os meses para os quais não haja dados disponíveis. No cálculo dos índices de Regularidade e de Pontualidade doméstica, para as empresas atuantes no mercado nacional e mercado regional, apenas os dados referentes ao mercado nacional serão considerados. O valor calculado será arredondado para o número inteiro mais próximo. O decimal 5 sempre será arredondado para o inteiro superior.

Posteriormente, serão calculados os Índices Médios de Regularidade e de Pontualidade de cada empresa postulante, como se segue:

Descrição: tais Índices Médios serão calculados 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 para o número inteiro mais próximo. O decimal 5 sempre será arredondado para o inteiro superior.

A partir dos valores obtidos nos cálculos dos Índices Médios de Regularidade e de Pontualidade da Indústria, será calculado o desvio padrão (DP). Serão estabelecidas 3 faixas de valores para efeito das comparações: a faixa acima da média será constituída dos valores superiores ou iguais à média da indústria + 50% do DP; a faixa média será constituída dos valores entre a média  $\pm$  50% do DP; e a faixa abaixo da média será constituída dos valores inferiores ou iguais à média da indústria - 50% do DP.

b) Pontuação: acima da faixa média = 3 pontos; na faixa média = 2 pontos; e abaixo da faixa média = 1 ponto.

## **8. Índice de Concentração de Mercado**

Critério: 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 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 referidas quotas são representadas pelos percentuais obtidos pela divisão do número de freqüências alocadas a cada empresa participante do mercado em questão, solicitante ou não, pelo número total de freqüências a elas alocadas.

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.

b) Pontuação: para valores acima do HHI da Indústria, a pontuação será = zero e, para valores menores, a pontuação será = 2.

## **9. Retomada de Freqüências**

Critério: Histórico de Retomada de Freqüências.

a) Aplicação do critério:

Avaliação de índice percentual resultante da divisão do número de freqüências retomadas pelo número total de freqüências que a empresa deteve nos 36 meses anteriores ao mês da seleção. As freqüências devolvidas espontaneamente não serão consideradas como retomadas e, nesse caso, não serão computadas no total que a empresa deteve.

b) Pontuação: caso a empresa postulante não tenha tido freqüências retomadas nos últimos 36 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).

## **10. Viabilidade Econômica**

Critério: Viabilidade Econômica.

a) Aplicação do critério:

As empresas postulantes deverão apresentar sua análise da viabilidade econômica da operação, indicando o tempo de maturação esperado para atingir o equilíbrio na rota pretendida.

b) Pontuação: a apresentação da análise da viabilidade econômica para o serviço proposto assegurará 1 ponto. Caso não seja apresentada, será atribuído grau 0 (zero).

## ~~CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO E PONTUAÇÃO APLICÁVEIS AOS QUESITOS DO ART. 6º~~

### **Infraestrutura**

~~Critério: Adequação das Propostas das Empresas à Infraestrutura.~~

~~a) Aplicação do critério:~~

~~A partir de informações prestadas pela INFRAERO e pelo DECEA, avaliar se há compatibilidade da operação proposta com a infra-estrutura aeroportuária e de tráfego aéreo, com base nas características físicas e operacionais do(s) aeroporto(s) na rota proposta. Caso haja restrição por parte do operador do aeródromo ao horário pleiteado, deverão ser consideradas eventuais opções de remanejamento de horários de vôos já existentes, a serem informadas pela empresa.~~

~~b) Critério eliminatório: Não havendo infraestrutura disponível, a empresa aérea será excluída do processo de alocação de frequências.~~

### **1. Rota**

~~Critério: Conveniência da Rota (somente para serviços mistos).~~

~~a) Aplicação do critério:~~

~~Avaliação em função de o voo ser direto ou possuir escalas. Será atribuída pontuação máxima para voos diretos, reduzindo-se de acordo com a quantidade de escalas adicionadas.~~

~~b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Rota. A(s) empresa(s) com zero escala deverá(ao) receber a nota máxima.~~

### **2. Conectividade**

~~Critério: 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 que chegam nos aeroportos internacionais de 1 a 4 horas antes da partida do voo pretendido;~~

~~II— voos 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) melhor avaliada(s) no quesito receberá(ão) pontuação máxima, sendo as demais empresas avaliadas com relação à(s) primeira(s).~~

### **3. Equipamento e Configuração**

~~Critério: Avaliação do Equipamento e de sua Configuração/Capacidade (para serviços exclusivamente cargueiros).~~

~~a) Aplicação do critério:~~

~~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 Capacidade. A(s) empresa(s) melhor avaliada(s) em cada um dos subitens de avaliação receberá(ão) pontuação máxima, sendo as demais empresas avaliadas com relação à(s) primeira(s). A pontuação final do quesito será a média auferida no conjunto de subitens de avaliação.~~

### **4. Prazo de Implementação**

~~Critério: Prazo de Implementação da Operação Pretendida.~~

~~a) Aplicação do critério:~~

~~Avaliação do prazo previsto para a implementação da rota, sendo melhor avaliada a empresa que apresentar o menor prazo.~~

~~b) Pontuação: em função da avaliação, serão atribuídos graus 3, 2 ou 1 ao quesito Prazo de Implementação. Empresas entrantes (empresas que ainda não atuem no mercado em questão) deverão receber nota máxima neste quesito.~~

## **5. Produtividade**

~~Critério: Comparação dos Índices de Produtividade das Empresas.~~

~~a) Aplicação do critério:~~

~~Inicialmente, será calculado o Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo (serviços regulares internacionais), como se segue:~~

~~Descrição: o Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo será a média dos valores mensais resultantes da divisão da quantidade de passageiros ou carga (ton.) transportada, por cada uma das empresas brasileiras atuantes no mercado em questão, pelo respectivo número de frequências alocadas e com Horário de Transporte Aéreo (HOTRAN) aprovado<sup>1</sup>. Para tal análise, serão considerados os dados de passageiros ou carga transportados no mercado em tela, disponibilizados pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE) da ANAC, referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao da seleção. Serão desconsiderados nesse cálculo os meses para os quais não haja dados disponíveis. O valor calculado será arredondado para o número inteiro mais próximo. O decimal 5 sempre será arredondado para o inteiro superior.~~

~~Posteriormente, serão calculados os Índices Médios de Produtividade das empresas postulantes, como se segue:~~

~~Descrição: o Índice Médio de Produtividade de uma empresa postulante será a média dos valores mensais resultantes da divisão da quantidade de passageiros ou carga (ton.) transportada pela empresa, segundo os dados disponibilizados pela SRE, pelo número de frequências alocadas e com HOTRAN aprovado<sup>1</sup> no mercado em questão referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao da seleção. Serão desconsiderados nesse cálculo os meses para os quais não haja dados disponíveis. O valor calculado será arredondado para o número inteiro mais próximo. O decimal 5 sempre será arredondado para o inteiro superior.~~

~~Finalmente, o Índice Médio de Produtividade de uma empresa postulante será comparado com o Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo (serviços regulares internacionais).~~

~~A partir dos valores obtidos no cálculo do Índice Médio de Produtividade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo, será calculado o desvio padrão (DP) e serão estabelecidas 3 faixas de valores para efeito das comparações: a faixa acima da média será constituída dos valores superiores ou iguais à média da indústria + 50% do DP; a faixa média será constituída dos valores entre a média  $\pm$  50% do DP; e a faixa abaixo da média será constituída dos valores inferiores ou iguais à média da indústria - 50% do DP.~~

~~b) Pontuação: acima da faixa média = 3 pontos; na faixa média = 2 pontos; e abaixo da faixa média = 1 ponto. No caso de entrante (empresa que ainda não atua no mercado em questão), serão atribuídos 3 pontos.~~

## **6. Pontualidade e Regularidade em Operações Domésticas e Internacionais**

~~Critério: 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)~~

~~a) Aplicação do critério:~~

~~Inicialmente, serão calculados os Índices Médios de Regularidade e de Pontualidade da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo.~~

~~Conceito de Regularidade: A proporção do total de etapas de vôo previstas em HOTRAN que foram efetivamente realizadas.~~

~~Conceito de Pontualidade: A proporção das etapas de vôo que foram operadas de acordo com os horários previstos nos respectivos documentos de HOTRAN dentre o total de etapas de vôo efetivamente realizadas, considerando-se os limites de tolerância estabelecidos.~~

~~Descrição: serão calculados os Índices Médios de Regularidade e de Pontualidade da Indústria e de cada empresa postulante, segundo os dados disponibilizados pela SRE, no período de 12 meses anteriores ao mês da realização da seleção.~~

~~A partir dos valores obtidos nos cálculos dos Índices Médios de Regularidade e de Pontualidade da Indústria, será calculado o desvio padrão (DP). Serão estabelecidas 3 faixas de valores para efeito das comparações: a faixa acima da média será constituída dos valores superiores ou iguais à média da indústria + 50% do DP; a faixa média será constituída dos valores entre a média  $\pm$  50% do DP; e a faixa abaixo da média será constituída dos valores inferiores ou iguais à média da indústria - 50% do DP.~~

---

<sup>1</sup> Válido após a entrada em vigor do HOTRAN daquele serviço.

b) Pontuação: acima da faixa média = 3 pontos; na faixa média = 2 pontos; e abaixo da faixa média = 1 ponto. Será(ão) desconsiderado(s) da pontuação final da empresa o(s) quesito(s) para o(s) qual(is) não houver dados disponíveis relativos à operação da empresa nos 12 meses anteriores ao da realização do processo de alocação.

## **7. Índice de Concentração de Mercado**

Critério: 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 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 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.

Será feita a comparação entre o HHI do mercado em questão e o índice teórico resultante da implementação do novo serviço proposto pela empresa postulante, devendo ser considerados, no cálculo do índice de concentração de mercado, os critérios de grupo econômico estabelecidos pela SRE.

b) Pontuação: para valores acima do HHI da Indústria, a pontuação será = zero e, para valores menores, a pontuação será = 2.

## **8. Retomada de Frequências**

Critério: Histórico de Retomada de Frequências.

a) Aplicação do critério:

Avaliação de índice percentual resultante da divisão do somatório do número de frequências devolvidas espontaneamente e retomadas pelo número total de frequências que a empresa deteve nos 36 meses anteriores ao mês da seleção. As frequências devolvidas espontaneamente não serão consideradas no referido cálculo caso seja comprovado que sua ocorrência se deu por conta de restrições à operação da empresa em aeroporto da rota pretendida.

b) Pontuação: caso a empresa postulante não tenha tido frequências retomadas nem devolvidas espontaneamente nos últimos 36 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).



## Alocação de Frequências Internacionais a Empresas Brasileiras Formulário de Apoio – Frequências Mistas

### 1. Considerações Iniciais

- a) Conforme o Art. 6º da Lei Federal nº 8.987/95, "toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários". O §1º desse artigo define que "serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas".
- b) Conforme o item 1.4 da Resolução nº 07/2007 do CONAC, "a decisão que conceder frequências internacionais será devidamente motivada e atenderá a critérios de alocação previamente estabelecidos, os quais deverão privilegiar o bem-estar dos usuários e a concorrência entre os prestadores do serviço".
- c) A decisão final da ANAC quanto à alocação de frequências às empresas transportadoras considerará a avaliação de atributos específicos do processo de alocação de frequências e indicação dos participantes do Plenário quanto às propostas apresentadas pelas empresas postulantes.

### 2. Instruções para o preenchimento do formulário

O presente formulário visa apoiar o processo de avaliação das propostas apresentadas, em processos de alocação de frequências para alocação de frequências internacionais.

Os quesitos listados deverão ser considerados no processo de avaliação, exceto quando indisponíveis para determinadas empresas, observados os critérios relevantes (vide verso) quanto às propostas e desempenho de cada empresa postulante.

Nos itens 1 a 4, cada participante do Plenário deverá atribuir um valor dentre os listados na coluna "Grau" conforme sua avaliação da proposta apresentada. Vale observar que cada quesito deverá ser avaliado de forma independente. Cada valor atribuído deverá ser justificado no campo ao lado.

As células sombreadas serão preenchidas pela SRI com as informações recebidas das empresas postulantes e de setores da ANAC.

Cada participante do Plenário deverá indicar o seu voto. No caso de voto não favorecer a empresa que obteve a maior pontuação média dos quesitos considerados, o preenchimento do campo "Comentários" torna-se obrigatório, devendo o participante do Plenário justificar sua decisão. Caso contrário esta justificativa será opcional.

### Índices da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo

Regularidade Doméstica	Regularidade Internacional	Pontualidade Doméstica	Pontualidade Internacional	HHI	Produtividade
%	%	%	%		

Participação	Empresas Aéreas Brasileiras Atuantes				
	Empresa A	Empresa B	Empresa C	Empresa D	Empresa E
Frequências Alocadas	%	%	%	%	%
Ofertado	%	%	%	%	%
Transportado	%	%	%	%	%

Atributo	Grau	Empresas Aéreas Postulantes				Justificativas
—Infraestrutura	S N					
1. Rota	3					
	2					
	1					
2. Conectividade	3					
	2					
	1					
3. Equipamento e configuração	3					
	2					
	1					
4. Prazo de Implementação	3					
	2					
	1					
5. Produtividade	3					
	2					
	1					
6. Regularidade Doméstica	3	%	%	%	%	
	2					
	1					
7. Regularidade Internacional	3	%	%	%	%	
	2					
	1					
8. Pontualidade Doméstica	3	%	%	%	%	
	2					
	1					
9. Pontualidade Internacional	3	%	%	%	%	
	2					
	1					
10. HHI Resultante	2					
	0					
11. Histórico de Retomada de Frequências	3	%	%	%	%	
	1					
	0					
MÉDIA DOS QUESITOS DISPONÍVEIS						
$\left( \frac{\sum Q}{n} \right)$ Q = nota de cada quesito aplicável n = quantidade de quesitos aplicáveis						

Comentários: \_\_\_\_\_

Data da Reunião: \_\_\_\_\_

  

Mercado em questão: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Empresa(s) Indicada(s): \_\_\_\_\_

Nota: No caso de mais de uma indicação, a quantidade de frequências deverá ser definida para cada uma das empresas indicadas.

## INFORMAÇÕES GERAIS

### Índices da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo

- **Regularidade Doméstica / Internacional:** Índice médio da indústria nos 12 (doze) meses anteriores ao mês da coleta de dados. Serão considerados apenas os dados disponibilizados pela SRE para o período.
- **Pontualidade Doméstica / Internacional:** Índice médio da indústria nos 12 (doze) meses anteriores ao mês da coleta de dados. Serão considerados apenas os dados disponibilizados pela SRE para o período.
- **HHI:** Índice Herfindahl Hirschman (HHI) que reflete o grau de concentração das frequências realizadas, no mercado em questão, entre as empresas nacionais. Os valores de HHI variam entre 0 e 10.000, em que 0 representa a máxima desconcentração, e 10.000 a máxima concentração.
- **Produtividade:** Média dos valores mensais resultantes da divisão da quantidade de passageiros ou carga (ton.) transportada, pelo número de frequências alocadas às empresas brasileiras atuantes no mercado em questão. Tal análise incidirá sobre os 12 (doze) meses anteriores a coleta de dados.

### Participação das empresas aéreas brasileiras no mercado em questão.

- **Frequências Alocadas:** Quantidade de frequências alocadas por empresa e a porcentagem deste número em relação ao total de frequências alocadas.
- **Ofertado:** Quantidade de assentos ou carga (ton.) ofertada por empresa nos 12 meses anteriores a coleta de dados e a porcentagem deste número em relação ao total ofertado. Serão considerados, apenas, os dados disponibilizados pela GPDI nesse período.
- **Transportado:** Quantidade de passageiros ou carga (ton.) transportada por empresa nos 12 meses anteriores a coleta de dados e a porcentagem deste número em relação ao total transportado. Serão considerados, apenas, os dados disponibilizados pela GPDI nesse período.

### EMPRESAS AÉREAS POSTULANTES – ASPECTOS PARA A AVALIAÇÃO

**Infraestrutura: Quesito eliminatório** – A partir de informações prestadas pela INFRAERO e DECEA, avaliar se há compatibilidade da operação proposta com a infra-estrutura aeroportuária e de tráfego aéreo, com base nas características físicas e operacionais do(s) aeroporto(s) na rota proposta. Não havendo infraestrutura disponível, a empresa aérea será excluída do processo de alocação de frequências. Caso haja restrição por parte do operador do aeródromo ao horário pleiteado, deverão ser consideradas eventuais opções de remanejamento de horários de vôos já existentes a serem informadas pela empresa.

1. **Rota<sup>2</sup> (somente serviços mistos):** Avaliação se o vôo é direto ou se possui escalas e em qual quantidade.
2. **Conectividade<sup>2</sup> (somente serviços mistos):** Avaliação da quantidade de cidades diretamente conectadas aos aeroportos internacionais da rota pretendida.
3. **Equipamento e configuração<sup>2</sup> (serviços exclusivamente cargueiros):** Avaliação das seguintes características do equipamento a ser utilizado no voo: maior capacidade para carga e menor idade da aeronave.
4. **Prazo de Implementação<sup>2</sup>:** Avaliação do prazo previsto para a implementação da rota, sendo melhor avaliada a empresa que apresentar o menor prazo. No caso de empresa entrante (empresa que não possui capacidade alocada no mercado em questão) serão atribuídos 3 pontos.
5. **Produtividade da Empresa<sup>3</sup>:** Acima da faixa média = 3 pontos; faixa média = 2 pontos; abaixo da faixa média = 1 ponto. Faixa média = média da indústria brasileira de transporte aéreo  $\pm$  50% do desvio padrão. No caso de empresa entrante (empresa que não possui capacidade alocada no mercado em questão) serão atribuídos 3 pontos.
6. **Regularidade Doméstica da Empresa<sup>3</sup>:** Acima da faixa média = 3 pontos; faixa média = 2 pontos; abaixo da faixa média = 1 ponto. Faixa média = média da indústria brasileira de transporte aéreo  $\pm$  50% do desvio padrão.
7. **Regularidade Internacional da Empresa<sup>3</sup>:** Acima da faixa média = 3 pontos; faixa média = 2 pontos; abaixo da faixa média = 1 ponto. Faixa média = média da indústria brasileira de transporte aéreo  $\pm$  50% do desvio padrão.
8. **Pontualidade Doméstica da Empresa<sup>3</sup>:** Acima da faixa média = 3 pontos; faixa média = 2 pontos; abaixo da faixa média = 1 ponto. Faixa média = média da indústria brasileira de transporte aéreo  $\pm$  50% do desvio padrão.
9. **Pontualidade Internacional da Empresa<sup>3</sup>:** Acima da faixa média = 3 pontos; faixa média = 2 pontos; abaixo da faixa média = 1 ponto. Faixa média = média da indústria brasileira de transporte aéreo  $\pm$  50% do desvio padrão.
10. **HHI Resultante:** Índice teórico resultante da implementação do novo serviço proposto pela empresa postulante. Para valores de HHI acima do Índice da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo a pontuação será = zero e para valores menores, a pontuação será = 2.
11. **Histórico de Retomada de Frequências:** Índice percentual resultante da divisão do nº de frequências retomadas pelo Poder Concedente e devolvidas espontaneamente pelas empresas pelo nº total de frequências que a empresa deteve nos 36 meses anteriores ao mês da coleta de dados. Caso não tenha tido frequências retomadas nos últimos 36 meses (índice zero) receberá 3 pontos, índice até 20% receberá 1 ponto e para índice maior que 20% a empresa não será pontuada (zero).

<sup>2</sup> Os graus 3, 2 e 1 indicam de forma decrescente a qualidade avaliada do quesito.

<sup>3</sup> Este índice será calculado com a mesma metodologia utilizada no cálculo dos índices da indústria brasileira.