

DECEA/CGNA e ABAG tratando de processo de otimização de *slots* no aeroporto de Congonhas (SP) permitindo flexibilização na alocação de *slots* - com a troca de *slots* entre usuários, em 21.06.24

Objetivando a melhor utilização dos recursos e manter uma relação transparente com os operadores aéreos, o DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) se reuniu com autoridades do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) e da Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG) para tratar do processo de otimização dos *slots* no aeroporto de Congonhas (SBSP), em São Paulo.

A otimização compreenderá acomodar uma mudança de sua programação em troca de um novo horário de alguém que possa ceder *slots* já reservados e que não serão utilizados. Dentre os benefícios esperados estão a decisão de forma colaborativa e a maior previsibilidade e antecipação na reserva de *slots*.

Para realizar um voo, além da aprovação de um plano de voo, um operador aéreo da aviação geral (que inclui todos os tipos de aviação que não sejam os voos regulares ou aeronaves militares – ou seja, aviões de propriedade particular, jatos executivos, helicópteros, por exemplo) deve reservar um *slot* pelo Sistema Integrado de Gestão de Movimentos Aéreos (SIGMA), do CGNA, com antecedência de até 5 dias.

Entende-se por *slot* o horário de chegada e partida disponível ou autorizado para a realização de um voo em um determinado aeroporto.

Assim que a otimização entrar em vigor, a fase inicial será constituída de uma Prova de Conceito com duração de 4 meses e ressalta-se que não haverá nenhuma obrigação por parte de um operador em ceder seu *slot* previamente reservado.

De acordo com o chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA, brigadeiro do ar André Gustavo Fernandes Peçanha, caberá ao DECEA e ao CGNA a decisão de efetuar ou não a troca de usuário. “Prezamos pela transparência nos critérios de troca para que todos os operadores tenham a mesma oportunidade”, ressaltou o brigadeiro Fernandes Peçanha.

Para o comandante do CGNA, coronel-aviador Marcelo Franklin Rodrigues, esta proposta traz muitas vantagens para todos os envolvidos. “Esperamos que essa flexibilização na troca de *slots* entre usuários, sob responsabilidade do DECEA e coordenada pela ABAG, venha ao encontro de nosso objetivo de otimizar ao máximo a Operação da Aviação Geral em Congonhas, aumentando a disponibilidade de *slots*”.

Segundo o diretor-geral da ABAG, Flávio Pires, o trabalho conjunto com o DECEA trará maior dinâmica e flexibilidade aos operadores. “Vamos ajudar quem precisar acomodar uma mudança de sua programação em troca de um novo horário de alguém que possa ceder *slots* já reservados e que não serão utilizados”.

A definição de “Aeródromos Coordenados” e aplicação de *slots* em Aeródromos Coordenados tem regras definidas pelo DECEA na Instrução ICA 100-41 - de “Regras de Alocação de *Slot* para Aviação Geral em Aeródromos Coordenados, também sendo apresentadas no AIP.

O item ENR 1.9 do AIP trata de “Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo e Gerenciamento de Espaço Aéreo”, com subitens ENR 1.9.1, de “Operação em Aeroporto Monitorado”, e 1.9.2, de “Operação em Aeródromo Coordenado”.

Conforme ENR 1.9.1, de “Operação em Aeroporto Monitorado”, quando um aeroporto tiver uma expectativa de demanda de tráfego aéreo atingindo 80% da capacidade adotada, será declarado “Aeroporto Monitorado”, por NOTAM, e, por consequência, todas as intenções de voos regulares de passageiros e/ou carga assim como de rede postal estarão condicionadas a obtenção de *Slot* ATC; mantendo-se a pré-liberação para a aviação geral em operação no aeroporto, salvo restrições da autoridade de aviação civil brasileira.

No período em que um aeroporto for declarado “Monitorado, será compulsório um *Slot ATC* alocado para solicitação e/ou alteração de voo registrado junto à autoridade de aviação civil brasileira.

A operação em um “aeroporto monitorado” será condicionada aos seguintes critérios:

- coordenação com a administração aeroportuária o uso das instalações do aeroporto de interesse e solicitar ao CGNA, o *Slot ATC*, e,
- validade do *Slot ATC* é compreendida no intervalo correspondente a 5 min. antes a 15 min. após o horário previsto, exceto se modificado pelo órgão ATC ou por condições de meteorologia adversas.

A operação em um “aeroporto monitorado” requer no preenchimento de Plano de Voo (completo ou repetitivo) a inserção de inserir no campo de “OBS” o horário fornecido pelo CGNA para operações de pouso e/ou decolagem (ex.: RMK/DEP SBSP 2015 ou RMK/ARR SBBR 2135 ou RMK/DEP SBSP 2015 ARR SBBR 2135).

Conforme ENR 1.9.2, de “Operação em Aeródromo Coordenado”, quando um aeródromo (aeroporto) “monitorado” tiver expectativa de demanda de tráfego aéreo superior à capacidade adotada, será declarado como “coordenado”, por NOTAM, tendo, portanto, todas as suas operações de decolagem e pouso condicionadas à obtenção de *Slot ATC*.

Qualquer aeroporto poderá passar à condição de “coordenado” em função de uma demanda sazonal atípica. Neste caso, os voos registrados junto à autoridade de aviação civil brasileira terão seus horários ajustados para *Slot ATC* disponível.

No período em que um determinado aeroporto for declarado como “Coordenado”, a operação será realizada em conformidade com os dois critérios condicionantes para operação de aeroporto “monitorado” (de obtenção de *Slot ATC* via solicitação prévia ao CGNA e as validades do *Slot ATC*) e adicionalmente aos seguintes outros critérios:

- aviação geral: aeronaves que efetuam serviços aéreos especializados, de táxi aéreo e demais operações da aviação geral deverão solicitar o *Slot ATC* à CIS - Central integrada de Slot, do CGNA (que será ativada mediante NOTAM), por meio do site [www.cgna.gov.br] ou telefone (21-2174-7500), com antecedência mínima de 1 hora e máxima de 120 horas (5 dias) do horário desejado. O atendimento estará condicionado à capacidade praticada do aeródromo/aeroporto e será confirmado pelo fornecimento de um código numérico precedido da sigla *SLOT ATC*, acrescida de duas letras do indicativo ICAO do aeródromo envolvido, que deverão constar no item 18 do Plano de Voo (ex.: RMK/CLR RJ 86145).
- empresas de transporte aéreo que pretendam efetuar voo doméstico ou internacional, não-regular de passageiros ou cargas (charters/fretamentos), deverão coordenar com a administração aeroportuária e solicitar ao CGNA o *Slot ATC* com antecedência mínima de 5 dias úteis da data desejada para a operação, por respectiva solicitação via internet, tendo seu atendimento condicionado à capacidade praticada do aeroporto.

São isentas de obtenção de *Slot ATC* as seguintes operações:

- situação de emergência,
- missão (salvamento e resgate) SAR,
- transporte aeromédico,
- transporte de órgãos vitais para transplante humano,
- missão de transporte de Chefes de Estado ou Governo, incluindo Governador de Unidade Federativa Brasileira,
- inspeção de voo, e,
- operação militar.

Aeronaves que efetuam serviços aéreos especializados, de táxi-aéreo e demais da aviação geral que não tenham obtido *Slot ATC* até 1 hora antes do horário pretendido poderão solicitar um “*Slot ATC* de Oportunidade” de decolagem e/ou pouso.

A aeronave de posse de um *Slot ATC* que não apresentar Plano de Voo no prazo previsto perderá a alocação, sendo o *slot* aproveitado como “*Slot ATC* de Oportunidade”.

Aeronave detentora de *Slot ATC* que tenham conhecimento da não utilização deste *slot* [i] com antecedência superior a 4 horas do horário previsto deverão cancelar o *Slot ATC* no site do CGNA, e [ii] inferior a 4 horas do horário previsto deverá informar a sala AIS do aeroporto coordenado ou ao órgão ATC, quando em vôo, sendo proibida a reutilização do código de alocação sem a autorização do CGNA.

Toda modificação de horário (EOBT – horário estimado de “calços fora”/ETA – horário estimado de chegada) estará condicionada à obtenção de um novo *Slot ATC*, exceto se modificado pelo órgão ATC ou por condições de meteorologia adversas (tal como aplicado para operação em aeroporto “monitorado”), ou ainda por medidas de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo.

O “*Slot ATC* de Oportunidade” para pouso será concedido no caso de cancelamento de *Slot ATC* previamente alocado para outra aeronave e/ou o fluxo de tráfego aéreo no momento permitir a operação pretendida, mediante os seguintes procedimentos:

- apresentar um Plano de Vôo para um aeroporto nas proximidades do aeroporto coordenado e no Item 18 do PLN acrescentar a seguinte observação: RMK/OPT indicador aeroporto coordenado (ex.: RMK/OPT SBSP);
- estabelecer contato com o APP sob cuja jurisdição esteja o aeroporto coordenado e reiterar sua intenção real de pouso, o qual será concedido em função do fluxo de tráfego aéreo; e,
- um “*Slot ATC* de Oportunidade” para pouso é gerenciado pelo Controle de Aproximação (APP) mediante coordenação com a Torre (TWR).

Em aeroportos tanto “Monitorado” como “Coordenado”, a operação sem *Slot ATC* ou operação fora do período de validade de um *Slot ATC*, bem como sua sistemática não utilização, será considerada Infração de Tráfego Aéreo, cuja penalidade é definida pela ANAC.

Conforme ICA 100-41, de “Regras de Alocação de Slot para Aviação Geral em Aeródromos Coordenados” - vigor desde 10/08/2017 -, os aeródromos coordenados são aqueles cujo nível de saturação comprometa qualquer um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, ou dia da semana, ou períodos do ano, sendo sub-classificadas como:

- aeródromo coordenado Nível A – o aeródromo cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade declarada e/ou praticada da pista, sendo, portanto, necessária a obtenção de *slot* para as chegadas e saídas de aeronaves. Para esse nível de coordenação, as aeronaves de asa rotativa estarão dispensadas da obrigatoriedade de alocar *slot* para suas operações.
- aeródromo coordenado Nível B – o aeródromo cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade declarada e/ou praticada do pátio de estacionamento de aeronaves da aviação geral, sendo, portanto, necessário apenas *slot de chegada*. Dependendo da infraestrutura disponível nos aeródromos coordenados de nível B, as aeronaves de asa rotativa poderão ser dispensadas da obtenção do *slot*, somente no caso em que suas operações não causem impactos no pátio de estacionamento.
- aeródromo coordenado Nível C – aeródromo cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade de prestação do ATS, em função do congestionamento da frequência da Torre de Controle de Aeródromo ou saturação de setores do espaço aéreo, sendo, portanto, necessária a obtenção de *slot* para as chegadas e saídas de aeronaves, inclusive para as aeronaves de asa rotativa.

Conforme definição da ANAC, “Aeroporto Coordenado” é o aeródromo “monitorado” cuja expectativa de demanda de tráfego aéreo é superior à capacidade adotada, tendo, portanto, todas as suas operações de pouso e decolagem condicionadas à obtenção de “*Slot ATC*”.

A ANAC tem publicada a Resolução nº 682 – de Regulamentação da coordenação de aeroportos e disposição sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária, de 07/06/2022, data de vigência em 01/07/2022. Resolução foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 09/06/2022 (na seção 1, pág. 65).

A ANAC conceitua:

- capacidade aeroportuária: medida de capacidade de processamento dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal) podendo envolver passageiros, aeronaves, bagagens ou carga.

O operador de aeroporto é o responsável pela emissão da declaração de capacidade aeroportuária, que deverá conter os parâmetros de coordenação relativos aos componentes pista, pátio e terminal.

A capacidade operacional de pista e as respectivas regras de alocação deverão ser estabelecidas em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo.

O operador do aeroporto ou o responsável pelo controle do espaço aéreo poderão restringir operações aéreas que limitem ou reduzam a capacidade aeroportuária.

- “slot aeroportuário” (*slot*): infraestrutura aeroportuária alocada pelo coordenador à empresa de transporte aéreo ou ao operador aéreo para realizar uma operação aérea de pouso ou decolagem em um aeroporto coordenado em data e horário específicos.
- mau uso do *slot*: utilização inadequada da infraestrutura aeroportuária de um aeroporto coordenado [i] por realizar operação aérea sem a prévia alocação do *slot*, [ii] por realizar operação aérea em desacordo com as características do *slot* alocado, ou ainda, [iii] por manter *slot* alocado que não pretenda operar.
- temporadas: períodos de coordenação, alocação e uso da infraestrutura aeroportuária, definidos em duas temporadas por ano, verão e inverno (referente às estações no hemisfério norte), sendo que:
 - (a) os períodos dessas temporadas respeitam o cronograma definido pelo calendário de atividades;
 - (b) temporadas equivalentes se referem a 2 temporadas de verão consecutivas ou 2 temporadas de inverno consecutivas; e,
 - (c) temporadas subsequentes se referem à continuação de diferentes temporadas, sejam verão e inverno do mesmo ano, ou inverno de um ano e verão do próximo.

A declaração de capacidade aeroportuária para cada temporada deverá ser emitida pelo operador do aeroporto até o prazo definido no calendário de atividades

A coordenação de *slots* tem como objetivo reger o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. A ANAC desempenha o papel de coordenador responsável pela alocação de *slots* nos aeroportos coordenados do Brasil. A atividade de coordenação de *slots* é desempenhada com independência e segue os princípios da transparência, não-discriminação, imparcialidade e utilização eficiente da capacidade aeroportuária declarada.

Conforme Resolução da ANAC (nº 682, de 07/06/2022) para efeito da coordenação de aeródromos, aeroportos se classificam:

- aeroporto “não declarado” (nível 1): aeroporto cuja capacidade aeroportuária é geralmente adequada para atender às demandas de operações aéreas solicitadas por empresas de transporte aéreo e operadores aéreos.
- aeroporto “facilitado” (nível 2): aeroporto cujo nível de ocupação da capacidade aeroportuária possui potencial de congestionamento que pode ser resolvido por meio de ajustes de programação mutuamente acordados entre o operador do aeroporto e empresas de transporte aéreo ou operadores aéreos, ou ainda por outras circunstâncias previstas em Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC.

A declaração de aeroporto “facilitado” é um documento emitido pela Superintendência competente da ANAC que declara um aeroporto como aeroporto “facilitado” (nível 2). A declaração de aeroporto “facilitado”, pela ANAC, será emitida em qualquer das seguintes circunstâncias:

- 1 - nível de ocupação da capacidade aeroportuária que não justifique sua declaração como aeroporto coordenado;
- 2 - falhas de planejamento na alocação da infraestrutura aeroportuária disponível;
- 3 - conectividade com outros aeroportos da rede; ou,

4 - interesse público.

A declaração de aeroporto “facilitado” perdurará enquanto vigorar a situação que a motivou e seu cancelamento dependerá de expressa manifestação da ANAC.

A declaração de aeroporto “facilitado” poderá ser motivada pela ANAC ou por meio de solicitação fundamentada:

- I - das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;
- II - do operador do aeroporto; ou,
- III - do responsável pelo controle do espaço aéreo.

Caberá à ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto “facilitado”.

O operador aeroportuário é responsável pela atividade prevista em aeroporto “facilitado”.

- aeroporto “coordenado” (nível 3): aeroporto cujo nível elevado de ocupação da capacidade aeroportuária comprometa qualquer um dos componentes críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, ou dias da semana, ou períodos do ano, ou ainda por outras circunstâncias previstas nesta Resolução, e que tenha sido declarado como tal pela ANAC.

A declaração de aeroporto “coordenado”: documento emitido pela diretoria da ANAC que declara um aeroporto como aeroporto “coordenado” (nível 3).

A declaração de aeroporto “coordenado” será emitida pela ANAC em qualquer das seguintes circunstâncias:

- 1 - as limitações de capacidade aeroportuária sejam graves ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao nível elevado de ocupação, sem a possibilidade de solução do problema no curto prazo;
- 2 - for identificado comportamento por parte de empresas de transporte aéreo, operadores aéreos ou operador do aeroporto, ou ainda aplicada medida por parte do responsável pelo controle do espaço aéreo, que esteja restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a utilização eficiente da capacidade aeroportuária declarada;
- 3 - situação emergencial;
- 4 - caso fortuito ou força maior; ou,
- V - interesse público.

A declaração de aeroporto “coordenado” perdurará enquanto vigorar a situação que a motivou e seu cancelamento dependerá de expressa manifestação da ANAC.

A declaração de aeroporto “facilitado” poderá ser motivada pela ANAC ou por meio de solicitação fundamentada:

- I - das empresas de transporte aéreo ou dos operadores aéreos que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;
- II - do operador do aeroporto; ou,
- III - do responsável pelo controle do espaço aéreo.

Caberá à ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto “facilitado”.

A ANAC é a responsável pela atividade prevista em aeroporto “coordenado”.

Devem constar na declaração de aeroporto “coordenado” as seguintes informações e valores de parâmetros:

- I - nome do aeroporto;
- II - motivo da coordenação;
- III - período, dias da semana e horários que serão “coordenados”;
- IV - modalidades de serviços aéreos que devem solicitar *slots*;
- V - modalidades de serviços aéreos que são elegíveis para constituição de séries de *slots*;
- VI - limitações de operação relacionadas a aspectos técnicos;

- VII - meta de regularidade para avaliação da eficiência na utilização das séries de *slots* no aeroporto;
- VIII - desvio tolerado em relação ao horário do *slot* alocado para avaliação da pontualidade de chegadas e partidas no aeroporto;
- IX - quantidade máxima de *slots* por dia para ser considerada empresa aérea entrante;
- X - percentual do banco de *slots* que será distribuído às empresas aéreas entrantes no aeroporto;
- XI - faixa de alteração de horário em histórico de *slots*;
- XII - quantidade mínima de *slots* para ser considerada uma série de *slots* no aeroporto; e,
- XIII - limite de participação percentual de *slots* no aeroporto, quando aplicável.

A Resolução nº 682 estabelece as infrações e providências administrativas às regras que prevê relativamente à operação em aeroportos “coordenados”. As violações ao previsto na Resolução sujeitarão o infrator às penalidades constantes no art. 289 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução nº 472, de 06/06/2018, ou em outros normativos que as substituam, adotando-se, para as infrações praticadas, os valores de multa dispostos no Anexo da Resolução – reproduzidas a seguir. No caso de infrações cometidas por empresa de transporte aéreo, aplicar-se-ão as providências administrativas previstas na regulamentação vigente, independentemente da não obtenção do histórico de *slots* decorrente do monitoramento.

TABELA DE INFRAÇÕES
(VALOR DAS MULTAS PESSOA FÍSICA, EXPRESSO EM REAL)

I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO OPERADOR AÉREO	Mínimo	Intermediário	Máximo	Incidência da sanção
a) Manter intencionalmente <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes que não pretenda operar.	7.000	14.000	21.000	1 por <i>slot</i>
b) Realizar intencionalmente operação aérea em desacordo com as características do <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.	21.000	31.500	42.000	1 por operação aérea
c) Realizar intencionalmente operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	21.000	42.000	63.000	1 por operação aérea

II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO	Mínimo	Intermediário	Máximo	Incidência da sanção
a) Manter intencionalmente <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes que não pretenda operar.	12.000	21.000	30.000	1 por <i>slot</i>
b) Realizar intencionalmente operação aérea em desacordo com as características do <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.	24.000	42.000	60.000	1 por operação aérea
c) Realizar intencionalmente operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	36.000	63.000	90.000	1 por operação aérea

III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS AO AEROPORTO	Mínimo	Intermediário	Máximo	Incidência da sanção
Aeroporto Facilitado (nível 2) ou Aeroporto Coordenado (nível 3)				
a) Descumprir as suas obrigações elencadas nesta Resolução.	30.000	52.500	75.000	1 por descumprimento de obrigação

A atividade de coordenação de aeroportos tem como objetivo minimizar os efeitos da escassez de infraestrutura aeroportuária, visando à promoção do uso eficiente da capacidade aeroportuária declarada, devendo observar as seguintes diretrizes:

I - proporcionar o acesso à infraestrutura aeroportuária de modo imparcial, transparente e não discriminatório;

II - zelar pelo cumprimento dos prazos estabelecidos no calendário de atividades e daqueles previstos nesta Resolução;

III - dar publicidade às atividades de coordenação de aeroportos;

IV - executar o processo e os procedimentos descritos em portaria específica prevista em Resolução;

V - respeitar os parâmetros de coordenação dispostos na declaração de capacidade aeroportuária; e,

VI - responder fundamentada e tempestivamente a todas as solicitações de alocação de infraestrutura aeroportuária.

Os *slots* serão alocados em minutos múltiplos de 5, sendo considerado para fins de planejamento o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal aeroportuário, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente.

Adicionalmente à Resolução nº 682, de 07/06/2022, a ANAC publicou a Portaria nº 8.449 de 30/06/2022 - que estabelece o processo de coordenação de aeroportos e os procedimentos relativos à alocação e ao monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária, previstos na Resolução nº 682, de 07/06/2022 -, vigente em 1º de agosto de 2022. A Portaria foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 14/07/2022 (seção 1, páginas 106 a 111).

A ANAC iniciou a atividade de alocação de *slots* em 2009, com o objetivo de aplicar ao Aeroporto de Guarulhos (GRU/SBGR) as regras internacionais utilizadas mundialmente na coordenação de aeroportos.

Desde então, a ANAC promoveu as seguintes realizações:

- Coordenação de 11 aeroportos para o período da Copa das Confederações de 2013;
- Coordenação de 5 aeroportos para o período da Jornada da Juventude de 2013;
- Coordenação de 25 aeroportos para o período da Copa do Mundo FIFA de 2014;
- Coordenação de 8 aeroportos para a temporada de Verão 2016 (S16) devido ao evento dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016.

Atualmente a ANAC é responsável pela coordenação de 5 aeroportos no Brasil:

- Congonhas (CGH/SBSP), em SP – operado pela AENA,
- Guarulhos (GRU/SBGR), em SP – operado pela GRU Airports,
- Santos Dumont (SDU/SBRJ), no RJ – operado pela INFRAERO,
- Pampulha (PLU/SBBH), em Belo Horizonte/MG - operado pela CCR Airports, e,
- Recife (REC/SBRF), em Recife/PE – operado pela AENA.

Além dos “aeroportos coordenados”, existem aeroportos que foram declarados pela ANAC como “aeroportos facilitados”, cujo processo de coordenação e alocação de infraestrutura aeroportuária é realizado pelo próprio operador do aeroporto. Atualmente são 8 os aeroportos “facilitados”:

- Galeão (GIG/SBGL), no RJ - operado pela RioGIG (Changi *Airports*);
- Brasília (BSB/SBBR), no DF – operado pela Inframerica;
- Confins (CNF/SBCF), na região metropolitana de Belo Horizonte/MG – operado pela Confins *Airports* (CCR e Zurich);
- Viracopos (VCP/SBKP), em Campinas/SP - operado pela ABV;
- Florianópolis (FLN/SBFL), em Florianópolis/SC – operado pela Zurich;
- Porto Alegre (POA/SBPA), em Porto Alegre/RS – operado pela Fraport;
- Salvador (SSA/SBSV), em Salvador – operado pela Vinci; e,
- Fortaleza (FOR/SBFZ), em Fortaleza – operado pela Fraport.

Com o objetivo de padronizar o processo de alocação de infraestrutura aeroportuária, a INFRAERO e outras concessionárias estão seguindo os mesmos prazos e procedimentos utilizados nos aeroportos coordenados e facilitados.

A - Decisões - Aeroportos “Coordenados”

Aeroporto de Congonhas (CGH/SBSP)

Decisão nº 533 de 07/06/2022

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisooes/2022/decisao-533?visao=tabela>

Aeroporto de Guarulhos (GRU/SBGR)

Decisão nº 534 de 07/06/2022

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisooes/2022/decisao-534?visao=tabela>

Aeroporto Santos Dumont (SDU/SBRJ)

Decisão nº 535 de 07/06/2022

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisooes/2022/decisao-535?visao=tabela>

Aeroporto de Pampulha (PLU/SBBH)

Decisão nº 537 de 07/06/2022

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisooes/2022/decisao-537?visao=tabela>

Aeroporto de Recife (REC/SBRF)

Decisão nº 536 de 07/06/2022

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisooes/2022/decisao-536?visao=tabela>**B - Portarias - Aeroportos “Facilitados”**

Aeroporto do Galeão (GIG/SBGL)

Portaria nº 9.051/SAS, de 02/09/2022

https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/regulamentos-1/portaria-no-9051_sas-02_09_2022-2014-agencia-nacional-de-aviacao-civil-anac.pdf

Aeroporto de Brasília (BSB/SBBR)

Portaria nº 9.046/SAS, de 02/09/2022

https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/regulamentos-1/portaria-no-9046_sas-02_09_2022-2014-agencia-nacional-de-aviacao-civil-anac.pdf

Aeroporto de Confins (CNF/SBCF)

Portaria nº 9.048/SAS, de 02/09/2022

https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/regulamentos-1/portaria-no-9048_sas-02_09_2022-2014-agencia-nacional-de-aviacao-civil-anac.pdf

Aeroporto de Viracopos (VCP/SBKP):

Portaria nº 9.054/SAS, de 02/09/2022

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/regulamentos-1/portaria-9054-2014-agencia-nacional-de-aviacao-civil-anac.pdf>

Aeroporto de Florianópolis (FLN/SBFL)

Portaria nº 9.049/SAS, de 02/09/2022

https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/regulamentos-1/portaria-no-9049_sas-02_09_2022-2014-agencia-nacional-de-aviacao-civil-anac.pdf

Aeroporto de Porto Alegre (POA/SBPA)

Portaria nº 9.052/SAS, de 02/09/2022

https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/regulamentos-1/portaria-no-9052_sas-02_09_2022-2014-agencia-nacional-de-aviacao-civil-anac.pdf

Aeroporto de Salvador (SSA/SBSV):

Portaria nº 9.053/SAS, de 02/09/2022

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/regulamentos-1/portaria-9053-2014-agencia-nacional-de-aviacao-civil-anac.pdf>

Aeroporto de Fortaleza (FOR/SBFZ)

Portaria nº 9.050/SAS, de 02/09/2022

https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/slot/regulamentos-1/portaria-no-9050_sas-02_09_2022-2014-agencia-nacional-de-aviacao-civil-anac.pdf