



VOTO

PROCESSO: 00058.060631/2022-36

INTERESSADO: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (09.296.295/0001-60)

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e o fomento da aviação civil, bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.

1.2. Por força do Regimento Interno, aprovado pela Resolução n.º 381, de 14 de julho de 2016, conforme art. 8, inciso XXII, compete à Diretoria Colegiada deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação e sobre os casos omissos.

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

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto em Relatório^[1], trata-se de pedido encaminhado pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. (“AZUL”) por meio do qual solicita-se a revisão dos critérios utilizados para distribuição de *slots* referente ao Aeroporto Santos Dumont/Rio de Janeiro (SDU) para a Temporada de Inverno 2023 (W23)^[2].

2.2. De início, cabe frisar que a Resolução n.º 682/2022, em vigor desde 01/07/2022, e a Resolução n.º 338/2014, regulamento que disciplinou a matéria anteriormente e teve efeitos até o final da temporada de inverno W22, são os instrumentos legais aplicáveis ao tema em tela, considerando os respectivos períodos de vigência ^[3] ^[4].

2.3. Com relação à definição da temporada de Inverno de 2023 (W23), as discussões tiveram início em 2022, estabelecendo-se todas as atividades e prazos relacionados ao processo de coordenação e alocação de infraestrutura aeroportuária^[5]. No caso específico do aeroporto de Santos Dumont, em virtude da sinalização da pasta ministerial de que haveria uma redução na capacidade do aeroporto^[6], fez-se necessário prorrogar a data limite da divulgação da alocação inicial de slots, para o aeroporto, na temporada de Inverno 2023 (W23), a fim de que a ANAC pudesse efetuar as alterações de acordo com a nova declaração de capacidade e com a política pública a ser estabelecida^[7].

2.4. Tal política pública foi consolidada em manifestação formal do Ministério Setorial informando sobre a definição de diretriz para revisão da declaração de capacidade do aeroporto Santos Dumont pela Infraero e as diretrizes que deveriam nortear a atuação da autoridade de aviação civil no que tange à regulação das operações aéreas^[8], a saber:

- a) Deverá ser estabelecida restrição operacional no aeroporto com base em número de assentos semanais, resultando em um volume de passageiros por semana de, no máximo, 192.308, distribuídos proporcionalmente à participação na oferta de cada empresa aérea atuante no aeroporto no ano de 2022;
- b) A restrição mencionada no item anterior deverá ser implementada a partir de 01/10/2023;
- c) Os direitos históricos das empresas aéreas operadoras das temporadas Winter 22 e Summer 23 devem ficar resguardados em temporadas equivalentes futuras;
- d) A alocação inicial da Winter 23 deve levar em conta as diretrizes de oferta de assentos semanais e load factor apontados pela SAC, sem prejuízo de alterações da declaração de capacidade emitidas pela Infraero;
- e) A alocação deve ser proporcional à representatividade de assentos ofertados por cada empresa, na temporada de referência equivalente, que fizeram jus a alcançar os direitos históricos (capacity share);
- f) O coordenador de slots, avaliando a diferença entre o alocado e o operado em termos superior ou inferior ao estabelecido, deve e pode, respectivamente, aplicar medidas para que a meta estabelecida seja alcançada.

2.5. A partir da determinação, a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS realizou análise das diretrizes estabelecidas e apresentou como sistemática de alocação de *slots* o rateio proporcional à representatividade de assentos ofertados por cada empresa aérea, tomando como base o somatório de assentos das aeronaves indicadas no planejamento da temporada W23, com base nos *slots* que fizeram jus aos direitos históricos na temporada W22. Nesse sentido, não foram considerados os novos *slots* operados na temporada W22 derivados da exclusão de anterior medida restritiva aplicada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA, que estabelecia proibição de aumento de frequências das operações^[9]. Assim, adotou-se como referência a SHL W23, que contém todas as séries históricas que atingiram a meta de regularidade de 80% definida para o aeroporto.

2.6. Após compartilhamento do entendimento com os operadores aéreos, foi recebida manifestação da AZUL contendo discordância quanto ao procedimento de alocação inicial de *slots*, bem como à estimativa de participação de mercado de cada empresa aérea. Os argumentos se fundamentaram, em suma, nas divergências entre o total de assentos constante das solicitações de voos e o total de assentos efetivamente ofertados aos passageiros na temporada W22^[10]. Nesse sentido, pleiteou a requerente a distribuição com base nos assentos efetivamente disponibilizados, adotando como referência os dados do VRA (voo regular ativo) e da base de Microdados. Face às alegações apresentadas, foi encaminhada notificação aos demais operadores aéreos que atuam no aeroporto para eventual manifestação quanto ao feito^[11].

2.7. Dando sequência, após examinadas as manifestações dos operadores, a SAS prosseguiu com a distribuição de *slots* na forma já comunicada às empresas aéreas, ou seja, com base na proporcionalidade de *share* de assentos ofertados, levando em consideração a base de dados da série histórica de *slots* (SHL) do aeroporto Santos Dumont considerada para a temporada de inverno 2023 (SBRJ/W23)^[12].

2.8. Na sequência, novo questionamento foi submetido pela AZUL^[13] a esta Diretoria, datado de 10/07/2023, cuja pertinência passo a analisar.

2.9. De partida, observa-se que a empresa reitera a argumentação de que ao "*utilizar a base de histórico de slots como referência para as quotas de capacidade a qual cada empresa terá direito nessa redução de motivação política, a ANAC incorre numa distorção de mercado, em que uma empresa terá direito a uma participação maior do que seu market share real, em detrimento das demais*". Na alegação da interessada, as divergências decorreriam das operações aéreas realizadas por outro operador com equipamentos menores que os informados na fase de planejamento das operações^[13].

2.10. Realço, a esse respeito, que o monitoramento das operações aéreas realizadas na temporada de inverno 2022 (W22), regido pelas disposições elencadas na pretérita Resolução nº 338/2014, considera que as “operações aéreas realizadas na temporada W22 com diferentes ofertas de assentos em aeronaves de mesma categoria de equipamento não caracterizam mau uso do slot”^[6]. Por oportuno, cabe assinalar que, sem prejuízo do que já preconizavam as regras anteriores de alocação de infraestrutura aeroportuária, a atual regulamentação (Resolução nº 682/2022) traz contornos mais abrangentes de avaliação quanto ao real uso dos *slots*, permitindo acompanhamento contínuo por parte desta Agência. Nesse sentido, não há que se falar em inobservância das regras afetas à manutenção dos históricos de *slots*.

2.11. Passando ao exame das alegações que versam sobre a participação real das empresas aéreas na oferta de assentos no aeroporto Santos Dumont, recorda-se novamente que no momento da alocação inicial da série de *slots* para a temporada W22, encontrava-se em vigor medida administrativa cautelar de proibição de aumento de frequências das operações limitando o total de frequências semanais autorizadas^[14], a qual foi revogada no decorrer da temporada causando impacto nas operações aéreas em curso^[15]. Logo, a partir do cancelamento da restrição da SIA, em vigor à época, a disponibilização de infraestrutura aeroportuária permitiu a alocação de novas operações na base de *slots* vigentes (Live) por qualquer empresa interessada. Frisa-se, no entanto, que a superveniência de maior capacidade aeroportuária, não considerada na baseline, não é considerada para determinação de histórico de *slots*, de maneira que não cabe reivindicação de direito sobre a utilização dessa infraestrutura. Dito isso, eventual aumento na oferta de assentos por parte de determinada empresa aérea, no período em comento, não confere ao operador direito ao histórico de *slots* para a próxima temporada equivalente (W23). Referida compreensão inclusive é extraída diretamente da diretriz “e” da Secretaria Nacional de Aviação Civil, no sentido de que se considerem os “assentos ofertados por cada empresa, na temporada de referência equivalente, que fizeram jus a alcançar os direitos históricos (capacity share)”.

2.12. Ainda em suas manifestações, alega a empresa que a não revisão do procedimento de alocação de *slots* no aeroporto Santos Dumont implicaria inobservância dos critérios subsidiários de alocação dispostos no artigo 35 da Resolução nº 682/2022.

2.13. Depreende-se da argumentação que, observando os dados históricos de oferta de assentos para o ano de 2022, os critérios subsidiários de avaliação deveriam ser utilizados para fins de definição das quotas de assentos correspondentes a cada empresa aérea no momento da alocação inicial dos *slots* da temporada W23.

2.14. Quanto ao tema, cabe assinalar que, se não houvesse a restrição operacional implementada pela redução da capacidade do aeroporto por força da diretriz política, haveria, na alocação inicial de *slots* da W23, a distribuição de todos os históricos de *slots* entre os três principais operadores aéreos, uma vez que foram atendidos, na W22, os requisitos mínimos de pontualidade e regularidade para sua manutenção.

2.15. A área técnica, ao operacionalizar a diretriz da Secretaria, executou um corte equânime, da ordem de 30% dos assentos ofertados na BDR W22, para cada um dos três maiores operadores aéreos do aeroporto, sob a premissa de aplicação do art. 33, inciso I, da Resolução nº 682/2022.

2.16. No entanto, mostra-se conveniente destacar que a utilização de critérios secundários para fins de alocação inicial de *slots* está prevista expressamente nos arts. 18 e 35 da Resolução nº 682/2022^[16]. À vista disso, mostra-se imperioso analisar detalhadamente esse aspecto.

2.17. Neste caso concreto, verificamos que no âmbito do arranjo institucional que permeia o aeroporto Santos Dumont foi exarada diretriz para revisão da atual declaração de capacidade do aeroporto com o intuito de prevenir a materialização de eventuais prejuízos ao seu nível de serviço^[17]. Nesse diapasão, a convicção do formulador da política setorial considerou necessárias medidas adicionais de coordenação que resultaram na adoção de restrição às operações do aeroporto e, por consequência, redução de sua capacidade. Após exploração de diversos cenários possíveis, restou indicada

como melhor forma de acomodação dos resultados advindos da revisão da declaração de capacidade, a solução que endereça a utilização da infraestrutura mediante limitação semanal do número de assentos ofertados pelas empresas aéreas, conforme pode ser observado nos itens 4.43 a 4.46 da Nota Técnica Conjunta nº 1/2023/DINV-SAC-MPOR/SAC-MPOR, a qual fundamenta a opção realizada pelo formulador da política pública setorial.

4.43. Deve-se esclarecer inicialmente que não é desejável a redução da capacidade para execução da meta por si só, uma vez que, se a capacidade teórica máxima declarada do aeroporto é de quase 22 milhões de passageiros anuais, conforme parágrafo 4.26, a redução para 10 milhões de passageiros (menos severa e muito próximo à operação de 2022) implicaria em uma redução de capacidade superior a 50%, o que é claramente desnecessário e ineficiente. Tal redução implicaria ainda na impossibilidade de alteração de slots no aeroporto que, devido à alta conectividade com outro aeroporto altamente restrito (Congonhas), poderia gerar elevado impacto na rede.

4.44. O que se vislumbra, portanto, como mais plausível é a definição de medida restritiva semanal a exemplo da medida que vigorava no aeroporto antes da certificação operacional (Portaria nº 1.046/SIA). Tal medida foi sugerida pela própria Infraero no Ofício nº SEDE-OFI-2023/03932, de 06 de junho de 2023 (SUPER nº 7211831). Assim sendo, haveria duas opções:

- a) restrição com base em número de slots semanais;
- b) restrição com base em número de assentos semanais.

4.45. Salvo melhor juízo, a restrição com base em número de slots semanais, tal como sugerido pela Infraero, pode ser menos eficaz e mais distorciva, uma vez que nos slots operados com aeronaves menores haveria a possibilidade de substituição, pelas empresas aéreas, por aeronaves maiores, comprometendo a eficácia da diretriz política. Em outras palavras, a adoção da restrição por slots produziria o efeito indicado alínea "h" do parágrafo 4.33.

4.46. A medida estabelecida pela ANAC por meio da Portaria nº 1.046/SIA/2016 (SUPER nº 7197818) baseava-se em restrição de frequências semanais. No entanto, seu objetivo (segurança operacional) era distinto da presente diretriz política, que busca tão somente melhorar a percepção de nível de serviço do aeroporto por meio de limitação de tráfego. Para esse objetivo uma restrição baseada em número máximo de passageiros por semana parece ser mais eficaz e menos distorciva, uma vez que não haverá incentivo para substituição de equipamento pelas empresas aéreas. Ademais, como será visto abaixo, sugerir-se-á que as participações de cada empresa aérea no aeroporto sejam preservadas considerando o ano de 2022 como referência (ano em que o aeroporto operou sem restrição operacional). 4.47. Desta forma, a restrição com base no número máximo de assentos semanais, proporcionais à ocupação média de cada empresa no aeroporto, parece medida que atende melhor a necessária isonomia do processo. Assim sendo, decidindo-se por essa opção, a proporção de passageiros semanais, de tal forma que a diretriz política seja atendida para um ano de 52 semanas, deve ser a estabelecida conforme o Quadro 1 a seguir. (...)^[18]

2.18. Nesse sentido, restou consignada o estabelecimento de redução da capacidade aeroportuária, mostrando-se necessário a observância tanto aos ditames da política pública quanto da Resolução nº 682/2022 quando da ocorrência de situações de tal natureza.

2.19. Assim, é indispensável que a implementação das diretrizes políticas emanadas pela SAC deve ser feita conjuntamente com o conteúdo do art. 18 da Resolução n.º 682, que abarca, de forma mais completa, as situações nas quais há redução da capacidade em determinado aeroporto coordenado, quando da impossibilidade de alocação de todos os históricos de *slots*.^[19] Passo à leitura do citado art. 18:

Art. 18. Caso ocorra redução de capacidade aeroportuária em aeroporto coordenado que impossibilite a alocação de todos os históricos de *slots* solicitados, serão observados os critérios dispostos no art. 35 desta Resolução.

2.20. De modo complementar, o art. 35 da Resolução nº 682/2022, por sua vez, estabelece critérios complementares para a alocação de *slots*, sem ordem de prioridade, que devem ser levados em conta por esta Agência em momentos em que a restrição de oferta já existente é exacerbada, como é o caso do presente contexto. Tal dispositivo permite à Agência a aplicação de critérios como desempenho ambiental, maior série de *slots*, maior aeronave, maior promoção de concorrência e maior eficiência operacional, conforme descrição a seguir:

Art. 35. Aplicar-se-ão subsidiariamente ao disposto nos arts. 33 e 34 desta Resolução os seguintes critérios na alocação de *slots*, sem ordem de prioridade:

- I - melhor desempenho ambiental;
- II - maior série de *slots* (período de operação);
- III - maior aeronave;
- IV - maior promoção de concorrência no aeroporto; ou
- V - maior eficiência operacional.

§ 1º Para os fins do disposto no inciso I do caput, serão avaliadas as emissões de ruído aeronáutico e CO2.

§ 2º Para os fins do disposto no inciso III do caput, terão a mesma prioridade as solicitações de séries de *slots* para aeronaves com diferenças de até 20% (vinte por cento) da maior oferta de número de assentos ou de carga transportada, conforme o tipo de serviço aéreo a ser prestado.

§ 3º Para os fins do disposto no inciso IV do caput, terão maior prioridade as alocações de séries de *slots* que promovam a redução de concentração, calculada pelo índice Herfindahl-Hirschman (HHI) dos assentos ofertados.

§ 4º Para os fins do disposto no inciso V do caput, será avaliada a eficiência na utilização das séries de *slots* no aeroporto, por meio da verificação do índice de regularidade das séries de *slots* (IRs) na temporada equivalente anterior.

2.21. Observa-se, no entanto, que embora a alocação inicial realizada pela área técnica para a temporada W23 tenha se iniciado pelo histórico de *slots* da W22, face à determinação política, nem todos os *slots* com direitos históricos puderam ser alocados. Assim, a aplicação do artigo 33 deve ser realizada conjuntamente com o art. 35. Do mesmo modo, observa-se que o caso em comento afasta, ainda, a incidência das alternativas de tratamento para novas solicitações de *slots*.

2.22. Resta, então, a aplicação dos critérios elencados no art. 35 da regulamentação vigente. Considerando o fato de o normativo não estabelecer priorização dos critérios previamente definidos e tendo em conta que a finalidade da política pública foi restringir o volume de passageiros anualmente operados, sem fixar limitações para o sistema de pistas de pouso e decolagem ou pátios, entendo que os critérios que preponderam na presente análise são os de promoção de concorrência e eficiência operacional (incisos IV e V, respectivamente, do citado art. 35). Assim, quando interpretados conjuntamente com as regras de alocação inicial (art. 33), tais critérios indicam a necessidade de conciliação da redução da capacidade aeroportuária com a alocação operacional mais eficiente. Frisa-se que a Agência consignou em seu normativo que, em uma situação de restrição ainda mais gravosa em uma infraestrutura escassa, não basta verificar o atendimento regulamentar mínimo (uso adequado dos *slots*) e sim, sopesar a eficiência de sua utilização por cada uma das empresas envolvidas.

2.23. Como a diretriz da SAC é pela oferta de assentos e a área técnica parametrizou o *market share* também pelos assentos ofertados, retomando a distribuição de *slots*, somente após a quantificação da oferta específica para cada empresa aérea, siga o mesmo racional, ou seja, a eficiência operacional baseada na razão entre assentos ofertado e aqueles originalmente planejados.

2.24. Para tal, observa-se da base da ANAC^[20] referente aos *slots* operados conforme dados do PDO/W22, segregando os *slots* da BDR/W22 que mantiveram os históricos de *slots* (séries que atingiram 80% de regularidade), os *slots* da BDR/W22 que perderam os históricos (séries que não atingiram 80% de regularidade) e os *slots* novos (sem direitos históricos) solicitados após a BDR, que a AZUL foi responsável pela maior parte dos assentos ofertados a partir dos novos slots operados (86,2%), o que explica a notável divergência no *share* pleiteado pela empresa, e que como já apontado fere as diretrizes básicas da política pública. Por outro lado, para os três operadores com maior *share*, não houve perda de histórico. São os dados da base da ANAC:

Empresa	Quantidade de Assentos Ofertados nos Slots Operados em SDU_W22 (PDO)			Total
	Assentos Ofertados da BDR que manteve histórico	Assentos Ofertados da BDR que perdeu histórico	Assentos Ofertados de Slots Novos	
Azul Conecta	108	5.742	459	6.345
Passaredo	15.492	2.064	136	17.692

Azul	1.616.895	0	257.799	1.876.506
Gol	2.583.426	0	39.732	2.623.158
Latam	2.266.788	0	1.008	2.267.796
Total	6.482.709	7.806	299.134	6.791.497

Fonte: PDO SDU_W22

2.25. Dessa análise, entendo que considerar a oferta real de assentos relacionados às operações com os *slots* que possuíam histórico na W22 e geraram direitos históricos para a W23 é o indicador que melhor guarda relação com a eficiência prevista no §4º do art. 35 da Resolução nº 682 e com a utilização da variável “assentos ofertados” fixada na diretriz ministerial. Tal sistemática indica um *share* de assentos no seguinte patamar:

Empresa	Share de assentos ofertados, considerando os <i>slots</i> operados no PDO que mantiveram históricos
Azul Conecta	0,002%
Passaredo	0,239%
Azul	24,942%
Gol	39,851%
Latam	34,967%

Fonte: PDO SDU_W22

2.26. A consequência da utilização deste critério, como se observa, implica readequação marginal no *market share* de assentos ofertados em relação ao *share* de assentos da SHL W23 (proposta em revisão), de forma que o 2º e o 3º maiores operadores do aeroporto aumentam sua contestabilidade perante a empresa detentora do maior número de *slots* no Aeroporto Santos Dumont, atendendo, também, ao disposto no §3º do art. 35 do normativo já mencionado.

2.27. Reforça-se, do exposto, que o *share* de assentos ofertados, considerando os *slots* operados no PDO que mantiveram históricos, é o que melhor representa a inteligência da diretriz da SAC, notadamente em relação “à representatividade de assentos ofertados por cada empresa, na temporada de referência equivalente, que fizeram jus a alcançar os direitos históricos”, recepcionada nos termos da Resolução nº 682/2022.

2.28. O esforço ora despendido para obtenção da melhor conjugação da diretriz política com a regulamentação da Agência, por sua vez, revelou a qualidade do trabalho conduzido por esta Agência para revisão do normativo ora aplicado, o qual mesmo em cenário excepcional de restrição operacional apresenta soluções robustas para garantia de promoção de concorrência, melhor alocação de infraestrutura aeroportuária e estabilidade do mercado.

2.29. Assim, é de rigor assentar que as informações demonstram o cumprimento ao disposto tanto na diretriz política quanto nas determinações estabelecidas na regulamentação em vigor, em especial aquelas relacionadas ao monitoramento do uso de *slots*, aos direitos históricos de *slots* e às regras definidas para fins de alocação inicial da capacidade aeroportuária disponível.

3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à revisão dos critérios de distribuição dos *slots* no Aeroporto Santos Dumont (SBRJ) para a temporada W23, de forma a alocar os *slots* entre os operadores aéreos considerando a oferta real de assentos relacionados apenas aos *slots* da BDR/W22 que mantiveram os históricos para temporada equivalente subsequente, conforme tabela constante do item 2.25 deste Voto.

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

-
- [1] Relatório DIR-RBC SEI 8850652.
[2] Carta AZUL SEI 8771918; E-mail Azul (8778402); Anexo Ofício RI 027-2023 (8778403); E-mail Azul 27/06/2023 (8778405); Anexo Ofício RI 028-2023 (8778408) e Pedido de Revisão da distribuição de slots SEI 8833785).
[3] Resolução nº 682, de 7 de junho de 2022 (Anexo DOU 7293951).
[4] Art. 45, parágrafo único, da Resolução nº 682.
[5] Vide Nota Técnica nº 11/2022/GTRC/GEAM/SAS SEI 7796548 e Portaria nº 9.516, de 13 de outubro de 2022 - Anexo DOU SEI 7820587.
[6] E-mail SAC SDU W23 SEI nº 8668086.
[7] Despacho GTRC SEI 8668091.
[8] Ofício nº 489/2023/GAB-SAC-MPOR/SAC - MPOR SEI 8796233; Ofício nº 490/2023/GAB-SAC-MPOR/SAC - MPOR SEI 8796236; Nota Técnica Conjunta nº 1/2023/DINV-SAC-MPOR/SAC - MPOR SEI 8796233.
[9] Portaria nº 1.046/SIA, de 2 de maio de 2016, revogada pela Portaria nº 8.781/SIA, de 8 de agosto de 2022 (<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2022/portaria-8781>).
[10] Carta AZUL SEI 8771918.
[11] Ofício nº 66/2023/SAS-ANAC SEI 8771789 e Anexos E-mails ANAC, de 22 e 23/6/2023 SEI 8771849 e Carta AZUL, de 24/6/2023 (SEI 8771918).
[12] Despacho SAS SEI 8798170.
[13] Pedido de Revisão SEI 8833785.
[16] Vide instrução do Processo nº 00058.047435/2020-12.
[17] Ofício 154/2023/ASSAD-MPOR/GAB-MPOR.
[18] Nota Técnica Conjunta nº 1/2023/DINV-SAC-MPOR/SAC - MPOR.
[19] *Art. 18. Caso ocorra redução de capacidade aeroportuária em aeroporto coordenado que impossibilite a alocação de todos os históricos de slots solicitados, serão observados os critérios dispostos no art. 35 desta Resolução.*
[20] Consulta realizada em 14 de julho de 2023, com correção marginal de números a partir de dados obtidos junto à área técnica.
-



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 02/08/2023, às 13:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **8850688** e o código CRC **4DCA3F3E**.
