



NOTA TÉCNICA Nº 3/2023/GTCF/GSEF/SIA

1. ASSUNTO

1.1. Proposta de Resolução para concretização da binacionalização do Aeroporto de Rivera (SURV).

2. REFERÊNCIAS

2.1. Declaração Conjunta Brasil - Uruguai de 07/03/2023 (SEI 9292069)

2.2. Declaração Conjunta Brasil - Uruguai de 14/08/2023 (SEI 8987016)

2.3. Memorando de Entendimento (SEI 8986979)

3. SUMÁRIO EXECUTIVO

3.1. O Aeroporto de Rivera é um aeroporto localizado na cidade de Rivera, no Uruguai, na área de fronteira com o Brasil, que possui potencial para se tornar um polo de desenvolvimento e integração regional entre os dois países.

3.2. Em 07 de março de 2023, por ocasião da visita dos Ministros das Relações Exteriores, de Economia e Finanças, e de Transporte e Obras Públicas do Uruguai ao Brasil foi assinada a Declaração Conjunta Brasil - Uruguai. No referido documento, os chanceleres dos dois países reafirmaram o compromisso já assumido entre o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e o Presidente do Uruguai, Luis Lacalle Pou, durante a visita ao Uruguai no dia 25 de janeiro de 2023, de trabalhar em conjunto para impulsionar projetos centrais para o desenvolvimento da região de fronteira.

3.3. Posteriormente, conforme Declaração Conjunta Brasil-Uruguai firmada em 14 de agosto de 2023, foi estabelecido acordo entre os governos dos dois países com vistas à implementação de medidas que facilitem a integração e o desenvolvimento das regiões fronteiriças, com a binacionalização do Aeroporto de Rivera.

3.4. Ainda em 14/08/2023, a Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil (ANAC) e a Direção Nacional de Aviação Civil do Uruguai (DINACIA) assinaram um Memorando de Entendimento (MoU), que visa a autorizar e estabelecer os termos e condições para que empresas aéreas brasileiras possam utilizar as instalações do Aeroporto de Rivera para realizar serviços aéreos equiparados a operações domésticas, com equiparação das tarifas aeroportuárias internacionais às domésticas.

3.5. O MoU também prevê que a ANAC e a DINACIA coordenem um grupo de trabalho, em conjunto com os órgãos nacionais envolvidos, especialmente os de fronteira, para efeitos de instrumentalização de um acordo que viabilize um conceito mais amplo de binacionalidade do Aeroporto de Rivera, no prazo de 120 dias após a assinatura do MoU. Nesse sentido, a ANAC tem realizado ações de coordenação junto aos órgãos com vistas à ampliação do conceito de binacionalização do Aeroporto de Rivera.

3.6. Durante a primeira reunião de coordenação, chegou-se ao encaminhamento de que o grupo deverá trabalhar em duas frentes:

a) ações de curto prazo que contemplarão as medidas possíveis de serem realizadas de imediato pelos órgãos envolvidos com vistas à operacionalização da binacionalização do Aeroporto de Rivera, ainda que com um escopo limitado;

b) ações de longo prazo, que escapam às atuais competências dos órgãos envolvidos, dependendo de mudanças legislativas ou novos acordos internacionais, e que deverão buscar uma ampliação do escopo da binacionalização.

3.7. Nesse contexto, considerando o previsto no Memorando de Entendimento, entendeu-se necessário, no âmbito das ações de curto prazo, estabelecer regulamento para possibilitar a equiparação de

tarifas aeroportuárias em relação aos voos que tem origem ou destino em Rivera, bem como para implementar outras medidas que se insiram no espectro de competências da Agência e possam já trazer benefícios para um conceito mais amplo de binacionalização.

3.8. Isso considerado, e tendo em vista o papel central da SIA no desenvolvimento das ações, haja vista a competência desta Unidade para tratar de aspectos referentes à internacionalização de aeroportos e Facilitação do Transporte Aéreo, submeteu-se à apreciação do GSEF e do SIA a Proposta de Ato (Normativo, Decisão etc.) GTCF (9348089).

3.9. Referida proposta também foi submetida à análise da SAS, SRA, SPO e SPL, conforme documento "E-mail consulta áreas (9399216)". Após tratativas por e-mail e trocas de mensagens com pontos focais de cada uma das referidas Superintendências, verificou-se não haver, por ora, sugestões de mudanças na proposta então encaminhada.

3.10. Ressalta-se, contudo, que foram feitas modificações pontuais por esta SIA com o intuito de melhorar o texto, bem como limitar o escopo de aplicação da resolução com vistas à limitar seu impacto apenas aos aeroportos concedidos, tendo em vista as razões que serão trazidas posteriormente.

4. ANÁLISE DA PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

4.1. A Resolução proposta pode ser assim subdividida para melhor compreensão do seu objetivo e impactos:

Binacionalização do Aeroporto de Rivera:

4.2. A resolução estabelece critérios para operacionalizar a binacionalização do Aeródromo de Rivera (SURV), no Uruguai, em conformidade com os acordos firmados entre o Brasil e o Uruguai para facilitar a integração e o desenvolvimento das regiões fronteiriças.

Tarifas aeroportuárias domésticas:

4.3. A resolução determina que os voos realizados por empresas brasileiras com origem ou destino a SURV sejam considerados de natureza doméstica para a aplicação das tarifas aeroportuárias de embarque e conexão (voos com origem Brasil e destino SURV), pouso e permanência (voos com origem em SURV e destino Brasil) nos aeroportos brasileiros concedidos.

4.4. Essa medida busca concretizar o previsto no Memorando de Entendimento firmado entre ANAC e DINACIA.

4.5. As redações em questão foram sugeridas pela Superintendência de Regulação Econômica, após consulta feita por e-mail à área responsável (SEI nº 9353164). Foram feitos ajustes pontuais na redação proposta, em especial para limitar seus efeitos às empresas aéreas brasileiras, visto que assim prevê o Memorando de Entendimento firmando entre as autoridades de aviação civil.

4.6. Vê-se que também foi feita modificação em relação ao primeiro texto proposto a fim de limitar a aplicabilidade da norma aos aeroportos concedidos. visto que, para esses aeroportos, os operadores poderiam solicitar eventual reequilíbrio econômico-financeiro, caso a medida tenha algum impacto relevante. Dessa forma, busca-se anular os impactos econômicos da medida, que poderá ter sua aplicabilidade reavaliada posteriormente e ampliada para demais aeroportos, caso se entenda relevante.

Dispensa de exigência regulatória (restrição de líquidos em voos internacionais):

4.7. A resolução dispensa as operações com origem ou destino a SURV de exigências referentes à restrição de líquidos para voos internacionais (art. 4º da Resolução nº 515/2019) em relação aos voos com destino a SURV, desde que o fluxo de passageiros ocorra de forma segregada dos passageiros da aviação civil internacional.

4.8. Essa dispensa busca promover maior equiparação desses voos para Rivera às operações domésticas, na medida em que dispensa exigência que seria aplicável somente a voos internacionais.

4.9. Entende-se que o aumento de risco decorrente dessa dispensa não seria significativo, visto que não é previsto, em um primeiro momento, um volume grande de operações com destino à SURV. Eventualmente, a medida poderá ser reavaliada caso se perceba um aumento injustificado do risco frente ao volume das operações. Por outro lado, a manutenção dessa previsão poderia trazer prejuízos significativos para o desenvolvimento das ações de longo prazo para ampliação do escopo da binacionalização, em especial considerando a possibilidade futura de operações para SURV serem realizadas a partir de aeródromos domésticos.

4.10. Para que esta dispensa ocorra, é necessário que o fluxo de tais passageiros seja segregado dos demais passageiros internacionais, a fim de impedir a contaminação destes. Para tanto, o operador poderia usar os canais destinados às operações domésticas (ver ressalva no próximo tópico) ou outras soluções que entender viável.

Autorização dos órgãos de controle de fronteira:

4.11. A resolução condiciona a utilização de canais domésticos para processamento de passageiros com destino a SURV à autorização expressa de todos os órgãos de controle de fronteira, seja em caráter geral ou específico para cada aeroporto.

4.12. A despeito de a disposição em questão depender de ações por outros órgãos, entende-se que a Resolução da ANAC poderá desde já viabilizar soluções futuras que venham a ser construídas pelas autoridades de fronteira.

Ressalva quanto à aplicabilidade das demais normas aplicáveis a voos internacionais:

4.13. A redação anteriormente proposta continha a ressalva de que continuariam sendo aplicáveis os requisitos de API/PNR referentes a voos internacionais. A inclusão desse dispositivo teve por intuito pacificar a preocupação demonstrada por alguns órgãos de fronteira quanto à continuidade de recebimento desses dados, visto que as regras de API/PNR domésticos possuem restrições que impedem o compartilhamento das informações com Receita Federal e VIGIAGRO.

4.14. Observa-se, contudo, que colocar uma ressalva específica para esse requisito e não incluir outras disposições aplicáveis a voos internacionais poderia causar confusão quanto à aplicabilidade da norma. Certo é que a resolução em comento busca ser restrita em sua aplicabilidade, não ampliando seus efeitos para além das disposições claramente por ela declaradas.

4.15. Assim, optou-se por substituir essa disposição acerca de API/PNR por uma disposição mais genérica afirmando que todas as regras referentes às operações internacionais não excetuadas expressamente pela resolução continuariam aplicáveis.

5. DA NÃO NECESSIDADE DE CONSULTA PÚBLICA

5.1. A consulta pública é um instrumento de participação social que visa a garantir a transparência e a legitimidade das normas editadas pela ANAC. A realização de consulta pública está prevista na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que dispõe sobre a criação da ANAC, na Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, que estabelece os procedimentos para a elaboração, a revisão, a atualização e a consolidação dos atos normativos da ANAC, e na Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, que dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras.

5.2. De acordo com o art. 27 da Lei nº 11.182, “as iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC”. Já o art. 30 da Instrução Normativa nº 154 estabelece que “serão objeto de consulta pública as propostas de edição ou alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos ou usuários dos serviços aéreos”. No mesmo sentido é o art. 9º da Lei nº 13.848/2019.

5.3. No entanto, a proposta de resolução sobre a binacionalização do Aeródromo de Rivera não se enquadra nesses conceitos, pois não afeta significativamente direitos de agentes econômicos ou usuários dos serviços aéreos. Pelo contrário, a proposta de resolução tem efeitos concretos e específicos, aplicando-se apenas aos voos com destino ou origem em Rivera.

5.4. Ademais, no que concerne à equiparação tarifária, a norma apenas operacionaliza algo que já foi definido pelo Memorando de Entendimento entre a ANAC e a DINACIA, de 14 de agosto de 2023, que estabeleceu as bases para a binacionalização do aeródromo. Não se trata, nesse aspecto, de uma inovação normativa.

5.5. Entende-se ainda que a proposta de resolução não tem impactos econômicos relevantes, pois a equiparação de tarifas aeroportuárias proposta pela minuta de resolução é aplicável somente a aeroportos concedidos, sendo que para esses já há a possibilidade de eventual reequilíbrio econômico-financeiro, conforme previsto nos respectivos contratos de concessão.

5.6. Para as demais disposições, veja-se que a norma apenas estabelece uma faculdade aos operadores aeroportuários quanto à utilização de canais domésticos para processamento dos passageiros com destino à SURV, bem como dispensa a restrição de líquidos, tipicamente aplicada a voos

internacionais. Por ser uma faculdade ao operador aéreo, não há nenhum impacto atrelado a isso. Pelo contrário, a medida pode reduzir custos operacionais.

5.7. Há que se ressaltar, ainda, que não se prevê a ocorrência de muitas operações com destino ou origem em Rivera em um primeiro momento de aplicação da norma, conforme pesquisa de mercado informal feita por esta Superintendência. Consequentemente, reforça-se o argumento de baixo ou nenhum impacto significativo da resolução aos agentes econômicos envolvidos. Eventualmente, o alcance e conteúdo da resolução poderão ser revistos em caso de observação de um grande número de operações.

6. DA NÃO NECESSIDADE DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

6.1. A Análise de Impacto Regulatório - AIR é um processo sistemático de análise baseado em evidências que busca avaliar, a partir da definição de um problema regulatório, os possíveis impactos das alternativas de ação disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos, tendo como finalidade orientar e subsidiar a tomada de decisão. A AIR é realizada previamente à edição ou alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários da aviação civil.

6.2. No entanto, a Instrução Normativa nº 154 da ANAC prevê dispensa da AIR para os seguintes atos normativos:

I - voltados a disciplinar direitos ou obrigações definidos em instrumento legal superior, para os quais não haja possibilidade de adoção de diferentes opções regulatórias;

II - de efeitos concretos, voltados a disciplinar situação específica e que tenham destinatários individualizados;

III - que visem à correção de erros de sintaxe, ortografia, pontuação, tipográficos ou de numeração de atos previamente publicados, sem alteração de mérito; ou

IV - que se limitem à consolidação de outros atos, à atualização de dispositivos ou à revogação de atos obsoletos, sem alteração de mérito.

6.3. Outra hipótese de dispensa da AIR é quando a Diretoria Colegiada da ANAC decide que a situação é de urgência ou que o ato normativo tem notório baixo impacto.

6.4. Com base nesses dispositivos, possíveis argumentos para dispensar a AIR no caso da Resolução em discussão seriam seu baixo impacto e urgência.

6.5. Quanto ao baixo impacto, entende-se que a Resolução tem um alcance limitado aos voos com origem e destino em SURV, que é um aeroporto de pequeno porte e baixa movimentação. Além disso, a Resolução altera minimamente os requisitos de segurança, apenas para permitir que canais domésticos sejam utilizados para o processamento de passageiros com destino à Rivera e dispensar a restrição de líquidos que normalmente se aplica para voos internacionais. As condicionantes para que essas dispensas ocorram, contudo, são bem restritivas, de modo que tais disposições terão baixíssima aplicabilidade no início. Referidas disposições tem por finalidade tão somente viabilizar soluções futuras de ampliação do conceito de binacionalização do aeroporto de Rivera, a medida que as negociações com os órgãos de fronteira avançarem.

6.6. Aplicando-se a ferramenta "Matriz de Aplicação dos Níveis de AIR", podem ser avaliados os critérios de complexidade de significância da medida de modo a avaliar o impacto da proposta. No que concerne ao primeiro critério, tem-se que a complexidade é muito baixa, em que uma análise simplificada para medição dos impactos da medida é suficiente (coleta de dados desnecessária ou bastante reduzida, uso de processos simples de análise relativos a poucas variáveis, envolvendo interações apenas internas ou com poucos atores externos sem controvérsia significativa).

6.7. No que concerne à significância, a ferramenta mencionada prevê 7 critérios distintos, assim, definidos:

	SIGNIFICÂNCIA			
	Muito baixa	Baixa - Moderada	Moderada - Alta	Muito alta

SIGNIFICÂNCIA				
Nível de Segurança (Safety e Security)	Alteração nula ou muito reduzida no nível de segurança (o enfrentamento do problema não acarreta alteração na probabilidade ou na severidade dos perigos existentes ou a alteração é imperceptível)	Alteração pequena no nível de segurança (ex.: alteração na probabilidade de eventos que ocasionem desconforto físico ou ferimentos leves)	Alteração significativa no nível de segurança (ex.: alteração na probabilidade de eventos que propiciem lesões graves)	Alteração muito elevada no nível de segurança (o enfrentamento do problema envolve a criação / eliminação de perigos significativos ou a alteração relevante da probabilidade ou da severidade de perigo existente)
Experiência do Usuário	Não há variação relevante na experiência do usuário	Alteração pequena na experiência do usuário	alteração significativa na experiência do usuário	Alteração muito elevada na experiência do usuário (o enfrentamento do problema envolve a criação / eliminação de procedimentos a que se submete o passageiro, a ampliação / redução expressiva no tempo de espera, a limitação / aprimoramento de instalações aeroportuárias ou equipamentos e serviços nas aeronaves ou a alteração de

SIGNIFICÂNCIA				
Concorrência e Facilitação (agentes econômicos)				aspecto que afete expressivamente o grau de satisfação do usuário)
	Não há alteração relevante na concorrência setorial ou nos encargos para o processamento das operações	Há pequena alteração na concorrência setorial ou nos encargos para o processamento das operações	Há alteração significativa na concorrência setorial ou nos encargos para o processamento das operações (Os impactos envolvem a ampliação / redução de barreiras de entrada seletivas, estímulos / desestímulos à concorrência desleal, desequilíbrios entre concorrentes ou outras disfunções)	Há alteração muito elevada na concorrência setorial ou nos encargos para o processamento das operações (Os impactos permitem a criação / eliminação de barreiras de entrada seletivas, a criação de forte estímulo / desestímulo à concorrência desleal, a inviabilização / viabilização de determinado segmento do mercado ou a criação / eliminação de monopólio)
	Não há dano ou este não é mensurável	São gerados ou recuperados danos de baixa magnitude ao meio ambiente sem desdobramentos para a comunidade externa (os impactos gerados podem ser imediatamente remediados e não demandam período de recuperação)	São gerados ou recuperados danos de elevada magnitude ao meio ambiente e à comunidade externa, com potencial para descumprir padrões legais ambientais e para provocar impactos com moderado período de recuperação	São gerados ou recuperados danos de magnitude catastrófica ao meio ambiente e à comunidade externa, com potencial para descumprir padrões legais ambientais e para provocar impactos com período elevado de recuperação ou irreversíveis
Custos ao mercado	Não são criados / reduzidos custos para consumidores, operadores ou outros afetados ou os	São criados / eliminados custos pequenos que podem ser absorvidos sem afetar a	Os custos criados / eliminados podem alterar significativamente o preço de serviços ou afetar diretamente as relações	Os custos criados / eliminados podem prejudicar / beneficiar diretamente ou inviabilizar /

SIGNIFICÂNCIA				
Custos internos	custos são insignificantes	realidade do mercado	econômicas dos agentes do mercado	viabilizar operações, impedir / propiciar o acesso de segmentos da população ao transporte aéreo ou ocasionar grande desincentivo / incentivo ao modal
	Não é alterada a demanda por colaboradores, sistemas e recursos financeiros ou a alteração é insignificante	Há pequena alteração de rotinas, atividades ou sistemas internos, com demanda de recursos em nível compatível com o planejamento anual	Há impactos significativos na carga de trabalho interna com aumento / redução permanente de custos	O problema envolve realocação de diversos colaboradores, contratação maciça / desmobilização de pessoal ou aquisição / dispensa de sistemas informatizados de elevado custo
	O problema repercute apenas na área interna	Repercussão apenas entre os agentes afetados, sem impactos relevantes para a imagem da ANAC	Cobertura por pouco tempo pela mídia nacional ou local, resultando em desconfiança pelos agentes envolvidos	Cobertura por muito tempo pela mídia internacional ou nacional, resultando em grande desconfiança pelo cidadão, pelos agentes do mercado e pelas instituições
Reputação				

6.8. Para todos os critérios acima, pode-se considerar que a significância é muito baixa, com a ressalva dos critérios de Concorrência e Facilitação, Custos ao Mercado e Reputação.

6.9. Em relação aos critérios Concorrência e Facilitação e Custos ao Mercado, pode-se questionar se a medida não estaria trazendo um impacto aos aeroportos concedidos, visto que somente estes, neste primeiro momento, estariam sujeitos à equiparação tarifária.

6.10. Há que se considerar, contudo, que esses aeroportos poderão compensar eventuais custos decorrentes da medida por meio de processo de reequilíbrio do contrato de concessão, caso se demonstre alguma relevância.

6.11. Ademais, conforme consultas prévias de mercado realizadas por esta Superintendência, prevê-se que poucos voos serão ofertados para Rivera, com baixa disponibilidade de assentos. Com efeito, há a previsão de que a empresa Azul Conecta realize operações com aeronave de capacidade para 8 passageiros (Caravan), de modo que eventuais diferenças tarifárias serão pouco relevantes. Nesse cenário, aplicando-se a tabela de teto tarifário do aeroporto de Porto Alegre (Portaria nº 12.168/SRA, de 16 de agosto de 2023), provável aeroporto de origem das operações pretendidas pela Azul Conecta e considerando o modelo de aeronave Cessna Caravan e as características previstas na página oficial do fabricante (https://cessna.txtav.com/en/turboprop/caravan#_model-specs) tem-se os seguintes cálculos por voo nessas características :

Tarifa de embarque					
Doméstico (R\$)	Internacional (R\$)	Quantidade de passageiros	Total Doméstico	Total Internacional	Diferença
53,14	94,1	8	425,12	752,8	327,68

Tarifa de Conexão (por passageiro)					
Doméstico (R\$)	Internacional (R\$)	Quantidade de passageiros	Total Doméstico	Total Internacional	Diferença
16,26	16,26	8	130,08	130,08	0

Tarifa de Pouso (Tonelada)					
Doméstico (R\$)	Internacional (R\$)	Peso Máximo de Decolagem (PMD)	Total Doméstico	Total Internacional	Diferença
15,1279	40,3297	3,629	54,89915	146,3565	91,45733

Tarifa de Permanência (por tonelada-hora)						
	Doméstico (R\$)	Internacional (R\$)	Peso Máximo de Decolagem (PMD)	Total Doméstico	Total Internacional	Diferença
Pátio de Manobras (TPM)	2,9835	8,0369	3,629	10,82712	29,16591	18,33879
Pátio de Estadia (TPE)	0,6393	1,644	3,629	2,32002	5,966076	3,646056

6.12. Verifica-se, portanto, que as diferenças de valores das tarifas aeroportuárias doméstica e internacional não são de grande relevância, dado o baixo valor e considerando as características das operações projetadas para ocorrer entre Brasil e Rivera.

6.13. No que concerne ao critério de reputação, trata-se de um juízo difícil de ser realizado, dado o seu caráter subjetivo e grau de incerteza sobre o assunto. Entende-se, contudo, em razão da diminuta expressividade das operações projetadas para acontecer no âmbito desta binacionalização, que também aqui temos uma significância muito baixa.

6.14. Além do baixo impacto, a Resolução tem caráter urgente, pois visa a conferir efetividade a um acordo internacional que ainda pende de efeito concreto. O Memorando de Entendimento entre os dois países foi assinado em agosto de 2023, mas até a presente data não houve a implementação das medidas acordadas para a binacionalização do Aeroporto de Rivera.

6.15. Esse aeroporto, que estava fechado para realização de obras, vai ser reinaugurado em 11 de dezembro de 2023, havendo previsão de presença de autoridades uruguaias e brasileiras, dada a relevância política do tema. Entende-se ser importante a formalização de atos concretos para a efetivação do acordo, sob pena de descumprimento do próprio Memorando de Entendimento. Para além disso, entende-se que a não efetivação do ato poderá trazer problemas diplomáticos para o país, dada a relevância política do assunto, evidenciada nas Declarações Conjuntas firmadas em março e agosto de 2023.

6.16. Portanto, a Resolução se justifica pela necessidade de agilizar o processo regulatório e garantir a harmonização das normas aplicáveis aos voos com origem e destino ao Aeroporto de Rivera.

6.17. Exige-se, no caso de urgência e baixo impacto, que uma nota técnica justifique a dispensa de AIR e descreva o problema regulatório, os atores afetados, os objetivos e as estratégias da intervenção. Entende-se que todos esses pontos já foram endereçados nesta Nota Técnica. Não obstante, abordar-se-á cada um desses aspectos de forma sucinta nos tópicos a seguir:

a) Problema Regulatório: necessidade de concretização e ampliação do conceito de binacionalização de Rivera, conforme definido pelo Memorando de Entendimento firmado entre ANAC e DINACIA em 14/08/2023;

b) Atores afetados: aeroportos brasileiros concedidos que tiverem operações aéreas com origem ou destino em Rivera; Empresas aéreas brasileiras que realizarem operações para Rivera ou de Rivera;

c) Objetivos da intervenção: propiciar uma maior integração transfronteiriça entre Brasil e Uruguai por meio da concretização e ampliação do conceito de binacionalização do Aeroporto de Rivera;

d) Estratégia da intervenção: equiparação das tarifas aeroportuárias referentes aos voos com destino ou origem no Aeroporto de Rivera aos preços cobrados para operações domésticas; exclusão de requisitos regulatórios que poderiam impedir a utilização do canal doméstico para operações com origem em aeroportos brasileiros e destino em SURV.

6.18. Esses pontos considerados, entende-se possível a dispensa de Análise de Impacto Regulatório. Conforme art. 21 da IN 154/2020, contudo, essa decisão compete à Diretoria da ANAC.

7. DOCUMENTOS RELACIONADOS

7.1. Declaração Conjunta Brasil - Uruguai de 07/03/2023 (SEI 9292069)

7.2. Declaração Conjunta Brasil - Uruguai de 14/08/2023 (SEI 8987016)

7.3. Memorando de Entendimento (SEI 8986979)

7.4. E-mail SRA - Binacionalização de Rivera (9353164)

7.5. E-mail consulta áreas (9399216)

8. CONCLUSÃO

8.1. Encaminha-se o processo para apreciação do GSEF, com sugestão de posterior encaminhamento à SIA.



Documento assinado eletronicamente por **Werllen Lauton Andrade, Gerente Técnico**, em 01/12/2023, às 11:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jennifer Heringer Duarte de Araujo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/12/2023, às 12:02, 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 **9399220** e o código CRC **4B1FB03E**.
