



**RELATÓRIO DE GESTÃO
2019**

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

AGU	Advocacia-Geral da União
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ASCOM	Assessoria de Comunicação Social
AUD	Auditória Interna
ASINT	Assessoria Internacional
ASJIN	Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância
ASPAR	Assessoria Parlamentar
ASSOP	Assessoria de Segurança Operacional
ASTEC	Assessoria Técnica
AVSEC	Segurança contra atos de interferência ilícita – <i>Aviation Security</i>
CADIN	Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
CLAC	Comissão Latino Americana de Aviação Civil
CGU	Controladoria-Geral da União
CORSIA	Mecanismo de Redução e Compensação das Emissões de Carbono da Aviação Internacional
CPD	Comitê Permanente de Desburocratização
CPF	Cadastro de Pessoas Físicas
COMAER	Comando da Aeronáutica
CONAC	Conselho de Aviação Civil
DAC	Departamento de Aviação Civil
GRU	Guia de Recolhimento da União
ICMS	Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços
IGG	Índice Integrado de Governança e Gestão Públicas
IN	Instrução Normativa
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IQS	Indicador de Qualidade de Serviço
LOA	Lei Orçamentária Anual
MCASP	Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público
ME	Ministério da Economia
NADSO	Nível Aceitável de Desempenho de Segurança Operacional
NURAC	Núcleo Regional de Aviação Civil
OACI	Organização Internacional da Aviação Civil
OUV	Ouvidoria da ANAC
PDP	Plano de Desenvolvimento de Pessoas
PAVSEC-ANAC	Programa de Segurança Contra Atos de Interferência Ilícita da Agência Nacional de Aviação Civil
PDA	Plano de Dados Abertos
PDTI	Plano Diretor de Tecnologia da Informação
PGF	Procuradoria-Geral Federal
PIB	Produto Interno Bruto
PPA	Plano Plurianual
PR	Presidência da República
PRD	Programa de Regularização de Débitos
PSOE	Programa de Segurança Operacional Específico

PSSO	Plano de Supervisão da Segurança Operacional
RAB	Registro Aeronáutico Brasileiro
RASO	Relatório Anual de Segurança Operacional
RP	Restos a Pagar
SAC	Secretaria de Aviação Civil
SAF	Superintendência de Administração e Finanças
SAR	Superintendência de Aeronavegabilidade
SAS	Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos
SEAM	Serviço Especializado para o Atendimento das Manifestações
SFI	Superintendência de Ação Fiscal
SGP	Superintendência de Gestão de Pessoas
SGSO	Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional
SIA	Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária
SIADS	Sistema Integrado de Administração de Serviços
SIAFI	Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal
SIGEC	Sistema Integrado de Gestão de Créditos
SIORG	Sistema de Informações Organizacionais do Governo Federal
SLTI	Secretaria de Logística e Tecnologia de Informação
SP	São Paulo
SPI	Superintendência de Planejamento Institucional
SPO	Superintendência de Padrões Operacionais
SPU	Secretaria do Patrimônio da União
SRA	Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos
SRFB	Secretaria da Receita Federal do Brasil
SRVSOP	Sistema Regional de Cooperação para Vigilância da Segurança Operacional
STI	Superintendência de Tecnologia da Informação
TACA	Táxi-aéreo Clandestino
TCE	Tomada de Contas Especial
TCU	Tribunal de Contas da União
TFAC	Taxa de Fiscalização da Aviação Civil
TI	Tecnologia da Informação
USOAP	<i>Universal Safety Oversight Audit Programme</i>

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Meta Global do Macroprocesso de Regulamentação	53
Tabela 2: Meta Intermediária do Macroprocesso de Regulamentação	54
Tabela 3: Temas da Agenda Regulatória 2019-2020 finalizados em 2019	56
Tabela 4: Temas da Agenda Regulatória 2017-2018 finalizados em 2019	57
Tabela 5: Meta Global do Macroprocesso de Certificação e Outorga	59
Tabela 6: Metas Intermediárias do Macroprocesso de Certificação e Outorga	60
Tabela 7 - Processos de certificação em Proficiência Linguística	66
Tabela 8: Níveis de Proficiência	67
Tabela 9: Licenças emitidas, por categoria, em 2019	68
Tabela 10: Licenças de pessoal	69
Tabela 11: Certificações Operacionais de Aeroportos	69
Tabela 12: Certificações AVSEC de Aeroportos	70
Tabela 13: Certificações AVSEC.	70
Tabela 14: Meta Global do Macroprocesso de Fiscalização	73
Tabela 15: Metas Intermediárias do Macroprocesso de Fiscalização	74
Tabela 16: Ações realizadas em 2019	76
Tabela 17: Fator Q	77
Tabela 18: Distribuição da dotação por ação orçamentária	86
Tabela 19: Principais frustrações em relação ao planejamento	88
Tabela 20: Quantidade de pessoas com deficiência	95
Tabela 21: Distribuição por etnia	96
Tabela 22: Etnia: detalhamento por Quadro Funcional	97
Tabela 23: Situação Funcional	99
Tabela 24: Carreira	100
Tabela 25: Distribuição do Quadro Efetivo	100
Tabela 26: Distribuição por área de trabalho	100
Tabela 27: Distribuição por unidade de exercício	101
Tabela 28: Detalhamento da despesa com pessoal	102
Tabela 29: Avaliação de Desempenho	103
Tabela 30: Progressões e Promoções	104
Tabela 31: Remuneração Especialista	105
Tabela 32: Remuneração Analista Administrativo	105
Tabela 33: Remuneração Técnico em Regulação de Aviação Civil	106
Tabela 34: Remuneração Técnico Administrativo	106
Tabela 35: Programa de Incentivo Educacional	108
Tabela 36: Contratações diretas	113
Tabela 37: Contratações para Projetos Estratégicos	115
Tabela 38: Investimentos em infraestrutura e equipamentos	118
Tabela 39: Saldo do Fundo Aerooviário	123
Tabela 40: Análise e avaliação dos riscos	124
Tabela 41: Multas aplicadas	133

Tabela 42: Acompanhamento da Arrecadação de multas – quantidade	133
Tabela 43: Acompanhamento da Arrecadação de multas – montante financeiro	134
Tabela 44: Acompanhamento da Arrecadação de multas – arrecadação efetiva	135
Tabela 45: Indicadores de multas das entidades fiscalizadoras – Acórdão 1970/2017-TCU-Plenário	136
Tabela 46: Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin informados no Relatório de Gestão do exercício de 2016	137
Tabela 47: Acompanhamento da arrecadação de multas informado no Relatório de Gestão do exercício de 2016	137
Tabela 48: Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin em 2015 e em 2016	137
Tabela 49: Acompanhamento da arrecadação de multas em 2015 e em 2016	138
Tabela 50: Montante de recursos aplicados em TI em 2018 e em 2019	140
Tabela 51: Contratações mais relevantes	141
Tabela 52: Principais iniciativas e resultados de TI	141
Tabela 53: Setorial contábil	149
Tabela 54: Geração Líquida de Caixa (R\$)	149
Tabela 55: Arrecadação - Variação (R\$)	150
Tabela 56: Caixa e Equivalentes de Caixa (R\$)	151
Tabela 57: Recursos da Conta Única (R\$)	151
Tabela 58: Recursos das Atividades Operacionais – Função Transportes (R\$)	152
Tabela 59: Bens Móveis (R\$)	153
Tabela 60: Bens Intangíveis (R\$)	153

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Identidade Estratégica da ANAC.	17
Figura 2 – Estrutura Organizacional da ANAC.	18
Figura 3 – Modelo esquemático de Governança da ANAC.	20
Figura 4 – Modelo de Negócios da ANAC.	24
Figura 5 – Histórico dos pedidos.	29
Figura 6 – Tempo médio de respostas.	30
Figura 7 – Perfil dos cidadãos que solicitaram acesso à informação.	30
Figura 8 – Índice de satisfação do usuário.	32
Figura 9 – Avaliação da qualidade do atendimento.	32
Figura 10 – Avaliação quanto ao esclarecimento da dúvida.	33
Figura 11 – Avaliação quanto ao tempo de espera da resposta.	34
Figura 12 – Avaliação quanto à qualidade das respostas.	34
Figura 13 – Avaliação quanto ao atendimento das expectativas.	34
Figura 14 – Pesquisa de satisfação – facilidade para localização dos serviços.	35

Figura 15 – Pesquisa de satisfação – facilidade para solicitação dos serviços	35
Figura 16 – Pesquisa de satisfação – suficiência das informações	36
Figura 17 – Pesquisa de satisfação – adequação do tempo para execução do serviço	36
Figura 18 – Pesquisa de satisfação – qualidade do serviço	36
Figura 19 – Pesquisa de satisfação – cortesia e profissionalismo na prestação do serviço	37
Figura 20 – Pesquisa de satisfação – nível geral de satisfação	37
Figura 21 – Mapa Estratégico para o período de 2015 a 2019	40
Figura 22 – Linhas de defesa de riscos	47
Figura 23 – Dimensões de riscos	47
Figura 24 – Ações de tratamento de riscos à integridade	49
Figura 25 – Ações de tratamento de riscos à integridade	50
Figura 26 – Certificações de produtos aeronáuticos em 2019	62
Figura 27 – Certificações de produtos aeronáuticos	63
Figura 28 – Certificações de Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico	64
Figura 29 – Histórico das Certificações de Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico	64
Figura 30 – Aeronaves registradas	65
Figura 31 – Quantidade de Provas	65
Figura 32 – Exames realizados por cidade.	66
Figura 33 – Estoque e tempo de duração de processos de certificação de pessoal	68
Figura 34 – Fiscalizações realizadas em 2019	75
Figura 35 – Ações fiscais realizadas em 2019	75
Figura 36 – Resultado da Auditoria OACI	81
Figura 37 – Histórico de acidentes com e sem fatalidades	83
Figura 38 – Taxa de acidentes com fatalidades na aviação regular brasileira	84
Figura 39 – Distribuição dos acidentes, com fatalidades (“SIM”) e sem fatalidades (“NÃO”), registrados no Brasil em 2019	84
Figura 40 – Distribuição dos acidentes, por segmento da Aviação	85
Figura 41 – Evolução do limite durante o exercício	87
Figura 42 – Comparação entre limite e empenho	88
Figura 43 – Grupo de despesa	89
Figura 44 – Receitas oriundas da Contribuição Social	90
Figura 45 – Arrecadação de TFAC e Multas	91
Figura 46 – Fonte de recursos	91
Figura 47 – Remuneração	91
Figura 48 – Modalidades de licitação – despesas discricionárias	92
Figura 49 – Limite Orçamentário em termos reais	93
Figura 50 – Distribuição por faixas salariais	94
Figura 51 – Distribuição por gênero	95
Figura 52 – Distribuição por faixas etária.	98
Figura 53 – Distribuição de contratações entre licitações e contratações diretas	113
Figura 54 – Distribuição de contratações por finalidade	113
Figura 55 – Principais contratações para fins administrativos	114
Figura 56 – Distribuição das contratações de Tecnologia da Informação e Comunicação	115
Figura 57 – Distribuição das contratações diretas	116
Figura 58 – Evolução das despesas de locação	119
Figura 59 – Receita de Multas	125
Figura 60 – Estoque de multas	126

Figura 61 – Lançamento de multas	127
Figura 62 – Multas aplicadas com base na Resolução ANAC nº 400 de 2016	127
Figura 63 – Multas exigíveis	128
Figura 64 – Novas Entidades inscritas no CADIN	129
Figura 65 – Estoque de multas (% quantidade)	130
Figura 66 – Multas exigíveis (% quantidade)	130
Figura 67 – Multas por tempo de inscrição	131
Figura 68 – Multas suspensas (% quantidade)	132
Figura 69 – Modelo de Governança de TI	139
Figura 70 – Despesas com TI	140
Figura 71 – Consumo de Energia Elétrica - Resultados do Plano de Logística Sustentável	145
Figura 72 – Consumo de Água e Esgoto - Resultados do Plano de Logística Sustentável	145
Figura 73 – Consumo de copos descartáveis - Resultados do Plano de Logística Sustentável	146
Figura 74 – Consumo de papel A4 - Resultados do Plano de Logística Sustentável	146

SUMÁRIO

MENSAGEM DO PRESIDENTE	13
VISÃO ORGANIZACIONAL E AMBIENTE EXTERNO	15
Identificação e declaração da Missão e Visão	16
Principais normas direcionadoras da atuação da ANAC	17
Estrutura organizacional	18
Modelo de Governança	20
<i>Diretoria Colegiada</i>	20
<i>Principais Instâncias Internas de apoio à Governança</i>	21
<i>Principais Instâncias Externas vinculadas ao Governo Federal</i>	22
<i>Principais Instâncias Externas de Apoio à Governança Independentes</i>	23
<i>Principais Instâncias Externas de Governança Independentes</i>	23
Conselho Executivo	24
Modelo de Negócios	24
Principais Processos de Trabalho	25
Políticas e Planos de Governo	26
Contratos de gestão	26
Ambiente Externo	27
Relacionamento com a sociedade	27
Principais canais de relacionamento	28
Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão	29
Demandas de Ouvidoria	31
Formas de participação cidadã em processos decisórios	31
Aferição do grau de satisfação dos cidadãos-usuários	32
Pesquisa de satisfação sobre o atendimento telefônico - 163	32
Pesquisa de satisfação sobre o atendimento da ANAC	32

Pesquisa de satisfação sobre os Serviços da ANAC	35
Determinação da Materialidade das informações	37
GOVERNANÇA, ESTRATÉGIA E ALOCAÇÃO DE RECURSOS	39
Principais Objetivos estabelecidos para o exercício de referência	40
Principais Objetivos Estabelecidos para os exercícios seguintes	41
Planejamento de recursos necessários para o alcance dos objetivos estabelecidos para o exercício	42
Principais Programas, Projetos e Iniciativas	42
Recursos alocados em Projetos e Programas	43
Avaliação sobre como a estrutura de governança apoia o cumprimento dos objetivos estratégicos	43
Mecanismos, ações e atividades implementadas para garantir a legalidade, a economicidade, a eficiência, a eficácia e a legitimidade de atos, processos e procedimentos	44
Manifestação da alta administração e medidas adotadas em relação aos indicadores de governança e gestão levantados	45
RISCOS, OPORTUNIDADES E PERSPECTIVAS	46
Estrutura de Gestão de Riscos e Controles Internos	47
Programa de Integridade	49
RESULTADOS E DESEMPENHO DA GESTÃO	51
Resultados alcançados frente aos Objetivos Estratégicos e às Prioridades da Gestão	52
Regulamentação	52
Objetivos Estratégicos	53
Projetos Estratégicos	54
Principais ações e resultados no âmbito do Macroprocesso	54
Agenda Regulatória 2019-2020	55
Certificação e Outorga	58
Objetivos Estratégicos	58
Metas relacionadas ao Macroprocesso de Certificação e Outorga	59
Projetos Estratégicos e Temas da Agenda relacionados ao Macroprocesso de Certificação e Outorga	60
Principais ações, projetos e resultados no âmbito do Macroprocesso de Certificação e Outorga	61
<i>Remodelagem dos Serviços de Transporte Aéreo Público</i>	61
<i>Projeto Estratégico Implantação do novo Modelo de Certificação</i>	61
<i>Certificação de Produtos Aeronáuticos</i>	62
<i>Certificações de organizações de manutenção de produto aeronáutico</i>	63
<i>Registro de Aeronaves</i>	65
<i>Certificação de Pessoal da aviação civil, Escolas e Centros de Treinamento</i>	65
<i>Certificação operacional de aeroportos</i>	69
<i>Certificação AVSEC</i>	70
<i>Novas Concessões de Aeroportos</i>	70
<i>Sexta Rodada de Concessões Aeroportuárias</i>	71
<i>Outorgas para prestação de serviços aéreos</i>	71
<i>Alocação de Frequências Internacionais</i>	72
<i>Fiscalização</i>	72
<i>Objetivos Estratégicos</i>	73

Projetos Estratégicos e Temas da Agenda	74
Principais ações, projetos e resultados no âmbito do Macroprocesso de Fiscalização	74
Ação Fiscal	75
Gestão dos Contratos de Concessão Aeroportuária	76
<i>Concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos</i>	77
<i>Conclusão das obras da Fase I-B da 4ª rodada de concessões</i>	78
<i>Pedidos de Reequilíbrio Econômico-Financeiro das Concessionárias</i>	78
Atuação Internacional	78
Principais ações, projetos e resultados no âmbito da Atuação Internacional	79
Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)	80
<i>Meio Ambiente na Organização de Aviação Civil Internacional</i>	81
<i>Negociação de Acordos sobre Serviços Aéreos</i>	82
Segurança da Aviação Civil	83
Demonstração da eficiência e conformidade legal de áreas relevantes de gestão que contribuíram para o alcance dos resultados	85
<i>Gestão Orçamentária e Financeira</i>	85
<i>Limite Orçamentário</i>	87
<i>Variação ao longo do ano</i>	87
<i>Contingenciamento Inicial: 117,4 M</i>	87
<i>Ampliação de R\$ 20 milhões: 137,4 M</i>	87
<i>Expansão adicional: 143,4 M</i>	87
<i>Diferenças – Desempenho Atual / Orçado</i>	88
<i>Execução por grupo de despesa – Evolução dos últimos anos</i>	88
<i>Execução por fonte de recursos</i>	90
<i>Execução por modalidade de licitação</i>	92
<i>Desafios e Ações Futuras</i>	92
Gestão de Pessoas	93
<i>Conformidade legal</i>	93
<i>Avaliação da força de trabalho</i>	94
<i>Composição da força de trabalho</i>	94
<i>Distribuição de servidores por faixa salarial</i>	94
<i>Distribuição de servidores por gênero</i>	95
<i>Pessoas com deficiência</i>	95
<i>Distribuição dos servidores por etnia</i>	96
<i>Distribuição de servidores por faixa etária</i>	97
<i>Situação funcional</i>	99
<i>Carreira</i>	100
<i>Servidores por área de trabalho</i>	100
<i>Servidores por unidade</i>	101
<i>Detalhamento da despesa de pessoal (ativo, inativo e pensionista)</i>	102
<i>Recrutamento e alocação de pessoas</i>	102
<i>Avaliação de desempenho, remuneração e meritocracia</i>	103
<i>Gratificação de desempenho</i>	103
<i>Progressão funcional</i>	104
<i>Estágio probatório</i>	104
<i>Tabela de remuneração</i>	105
<i>Percentual de cargos gerenciais ocupados por servidores efetivos</i>	106

<i>Detalhes sobre a igualdade de oportunidades na ANAC</i>	107
Desenvolvimento do servidor – capacitação	107
<i>Especialização em Regulamentação Aeronáutica e Gestão da Segurança Operacional</i>	109
Comitê de Equidade	109
Gestão do Conhecimento, Pesquisa e Inovação	110
<i>Banco de Pesquisadores</i>	110
<i>Wiki ANAC</i>	110
<i>Pesquisa</i>	110
<i>Inovação</i>	111
Gestão de Licitações e Contratos	112
<i>Conformidade legal</i>	112
<i>Detalhamento dos gastos das contratações por finalidade e especificação dos tipos de serviços contratados para o funcionamento administrativo</i>	112
<i>Contratações mais relevantes, sua associação aos objetivos estratégicos e justificativas para essas contratações</i>	114
<i>Contratos de Publicidade e Propaganda</i>	116
<i>Contratações diretas: participação nos processos de contratação, principais tipos e justificativas para realização</i>	116
<i>Principais desafios e ações futuras</i>	117
Gestão Patrimonial e Infraestrutura	117
<i>Conformidade legal</i>	117
<i>Investimentos em infraestrutura e equipamentos</i>	117
<i>Desfazimento de Ativos</i>	118
<i>Locação de Imóveis</i>	118
<i>Evolução das despesas de locação na Agência</i>	119
<i>Mudanças e desmobilizações relevantes</i>	119
<i>Principais desafios e ações futuras</i>	120
Gestão de Custos	120
<i>Sistemática de apuração de custos no âmbito da ANAC</i>	120
Gestão de Fundos e Programas	121
<i>Identificação e Informações dos Fundos na Gestão da ANAC</i>	121
<i>Fundo Aerooviário</i>	121
<i>Contribuição para o Ensino Aerooviário – Fonte 176</i>	122
<i>Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC – Fonte 174</i>	122
<i>Remuneração de Depósitos Bancários – Fonte 280</i>	122
<i>Multa por Infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica – Fonte 174</i>	122
<i>Saldo do Fundo Aerooviário</i>	122
Gestão das multas aplicadas em decorrência da atividade de Fiscalização	123
<i>Estrutura da gestão das multas aplicadas</i>	123
<i>Gestão dos riscos relacionados a atividade de processamento e cobrança das multas</i>	124
<i>Análise crítica da gestão das multas aplicadas e medidas usuais para garantir bons índices de arrecadação</i>	125
Gestão da Tecnologia da Informação	139
<i>Conformidade Legal e Gestão de TI</i>	139
<i>Modelo de Governança de TI</i>	139
<i>Montante de recursos aplicados em T</i>	140
<i>Principais iniciativas e resultados da área de TI</i>	141

Arcabouço normativo	143
Ações de comunicação	143
Ferramental	143
Principais desafios e ações futuras	144
Sustentabilidade Ambiental	144
Critérios de sustentabilidade nas contratações e aquisições	144
Ações para redução do consumo de recursos naturais	144
Redução de resíduos poluentes	146
 INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS	 147
Resumo da situação financeira contábil	148
Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis	148
<i>Geração Líquida de Caixa (Análise Horizontal)</i>	149
<i>Arrecadação – Desdobramento da Receita – Variação (Análise Horizontal)</i>	150
<i>Caixa e Equivalentes de Caixa – Composição</i>	151
<i>Recursos da Conta Única Aplicados Por Fonte – Variação (Análise Horizontal)</i>	151
<i>Recursos das Atividades Operacionais – Função Transportes (Análise Vertical)</i>	152
<i>Bens Móveis – Composição (Análise Horizontal)</i>	153
<i>Intangível – Composição (Análise Horizontal)</i>	153
 ANEXOS E APÊNDICES	 157
Anexo I	158



MENSAGEM DO PRESIDENTE

MENSAGEM DO PRESIDENTE

O ano de 2019 foi um período singular no contexto da ANAC, quando prevaleceram os avanços no âmbito da promoção do desenvolvimento da aviação civil, do fortalecimento do modelo de concessão aeroportuária, da implementação das ações de desburocratização, bem como da manutenção dos níveis de segurança do setor aéreo.

No tocante ao desenvolvimento do setor, a Agência fortaleceu sua atuação no mercado de aviação civil, o que comprova o forte protagonismo da ANAC em todas as suas áreas de competência. Exemplo disso foi o processo de redistribuição dos slots, motivado pela suspensão das operações de um dos operadores brasileiros que, até 2018, possuía cerca de 13% de participação de mercado. Naquele momento, via-se um risco direto à competitividade do setor, com a concentração da oferta em poucas empresas líderes da aviação comercial brasileira. Diante do desafio, a ANAC rapidamente adotou providências no intuito de adaptar as regras e realocar equilibradamente a oferta de voos nos maiores sítios aeroportuários do país, mantendo seu compromisso de se alinhar à política econômica nacional de apoio e incentivo à competitividade da aviação nacional.

Ainda na seara econômica, destaca-se a publicação da Lei nº 13.842, de 17 de junho de 2019, que alterou o Código Brasileiro de Aeronáutica, permitindo que as empresas de aviação nacionais tenham participação ilimitada de capital estrangeiro. A ANAC sempre defendeu essa iniciativa junto ao Congresso Nacional, por acreditar no seu potencial de estimular o investimento estrangeiro em empresas aéreas brasileiras e possibilitar a ampliação da malha aérea frente à vasta extensão territorial do país. Com efeito, em 2019 a ANAC emitiu a primeira concessão para constituição de empresa aérea com capital 100% internacional no país.

Também alinhada às diretrizes governamentais, teve-se a continuidade das operações de concessão de aeroportos, cujo objetivo é atrair investimentos para ampliar e aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira. Nesse contexto, em março de 2019, foi realizado o leilão da 5ª rodada de concessões de aeroportos. Em modelagem inédita, foram concedidos simultaneamente 12 aeroportos, divididos em três blocos (Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste) que, juntos, correspondem a 9,5% do mercado doméstico brasileiro e movimentam quase 20 milhões de passageiros por ano. Nesse cenário, a ANAC assume o relevante papel de gerir e fiscalizar os contratos firmados, a fim de garantir o cumprimento dos níveis de qualidade dos serviços determinados para esses aeroportos, conciliado à expansão da demanda do setor aéreo.

No tocante à simplificação de processos, cumpre destacar a publicação da Resolução nº 526, de 6 de agosto de 2019, que estabeleceu uma nova base conceitual dos serviços aéreos e incluiu novos modelos de operações, proporcionando um ambiente regulatório mais flexível. As mudanças buscaram viabilizar a racionalização e a simplificação no processo de certificação de Operadores de Transporte Aéreo Público, a partir da implementação de técnicas regulatórias mais modernas e eficientes.

No que tange à segurança da aviação, cerne da atuação desta Agência, destaca-se a continuidade do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC – PSOE ANAC, instituído com o objetivo de aperfeiçoar a estrutura e os processos institucionais voltados direta ou indiretamente à segurança operacional. Ressalta-se que o PSOE-ANAC será desenvolvido ao longo de cinco anos, com conclusão prevista para 2022, e nele estão previstos projetos relacionados ao gerenciamento de riscos, à garantia e à promoção da segurança operacional, à implementação do Plano de Supervisão da Segurança Operacional (PSSO), entre outros. Ademais, importa ressaltar que em 2019 completamos oito anos consecutivos sem acidente com fatalidade na aviação regular.

Por fim, também é válido destacar os esforços da gestão interna. Em 2019, a ANAC elaborou o seu novo Plano Estratégico, para o período de 2020 a 2026, com ampla participação dos servidores, colaboradores e representantes do setor. Alinhado às políticas do governo, esse instrumento contempla os objetivos e indicadores estratégicos para os próximos anos e reflete os nossos principais desafios na busca de uma aviação civil segura, moderna e em harmonia com os padrões internacionais.

Diante do exposto, apresentamos o nosso relatório de gestão referente ao exercício de 2019, produto da construção coletiva das diversas unidades da ANAC e alinhado aos princípios do Relato Integrado e às disposições da Decisão Normativa TCU nº 178, de 23 de outubro de 2019. Esse documento evidencia as realizações, esforços e avanços alcançados por esta Agência e a aviação civil brasileira no referido ano.



VISÃO ORGANIZACIONAL E AMBIENTE EXTERNO

VISÃO ORGANIZACIONAL E AMBIENTE EXTERNO

Identificação e declaração da Missão e Visão

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é uma autarquia especial, caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica, e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado.

Atualmente, está vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com atribuições afetas à regulação e à fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Dentre as competências da Agência, destacam-se

	Negociar os acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional
	Emitir regras sobre segurança aérea aeroportuária e a bordo de aeronaves civis
	Conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária
	Estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária
	Fiscalizar serviços aéreos e aeronaves civis
	Certificar e emitir as licenças e habilitações dos profissionais da aviação civil
	Autorizar, regular e fiscalizar atividades de aeroclubes e escolas e cursos de aviação civil
	Administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)
	Emitir certificados de aeronavegabilidade, atestando aeronaves, produtos e processos aeronáuticos e oficinas de manutenção
	Homologar, registrar e cadastrar os aeródromos
	Reprimir infrações às normas do setor, inclusive quanto aos direitos dos usuários, aplicando as sanções cabíveis

Para o período de 2015 a 2019, a ANAC estabeleceu como missão “**Garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil**”, e como visão de futuro “**Ser uma autoridade de referência internacional na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil**”.

Em 2019, aproveitando o processo de elaboração do novo Plano Estratégico, para o horizonte de 2020 a 2026, a ANAC aperfeiçoou a sua identidade estratégica, composta pela Missão, Visão e Valores, conforme a figura a seguir:

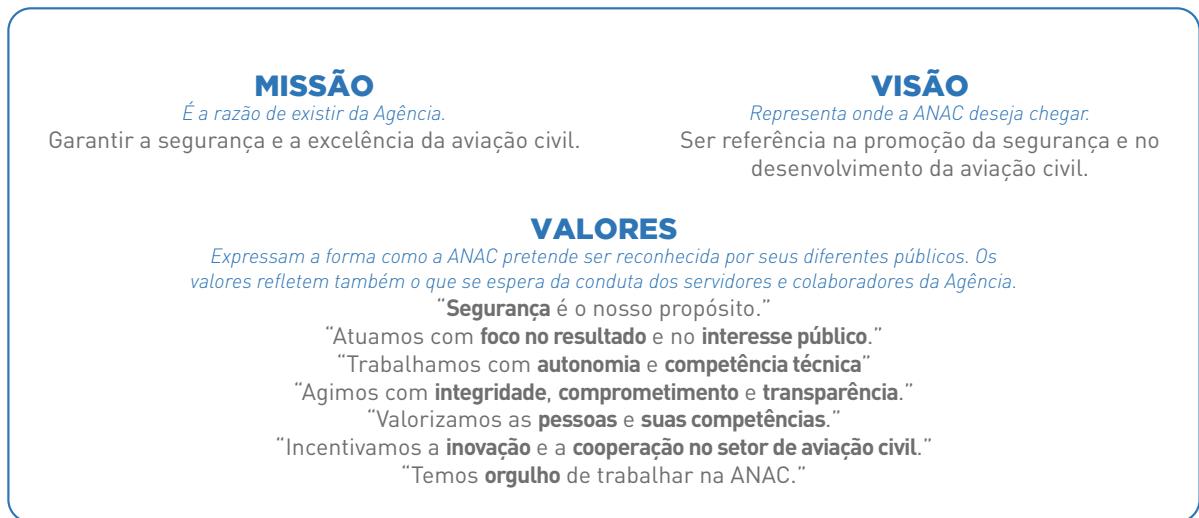


Figura 1 – Identidade Estratégica da ANAC.

Essa identidade estratégica demonstra a finalidade precípua desta Agência, qual seja, promover a segurança da aviação civil brasileira.

Principais normas direcionadoras da atuação da ANAC

Criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a ANAC começou a atuar em 20 de março de 2006, a partir da publicação do Decreto nº 5.731, de 2006, substituindo o extinto Departamento de Aviação Civil (DAC) como autoridade de aviação civil e órgão regulador do transporte aéreo no país. Essas são, portanto, as duas principais normas que definem o limite de atuação da ANAC, pois dispõem sobre assuntos como competências e estrutura organizacional.

Outro instrumento legal de extrema relevância para a atuação desta Agência é a Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, conhecida como a Lei Geral das Agências Reguladoras, que dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras.

Por fim, em âmbito interno, tem-se o Regimento Interno, disciplinado pela Resolução ANAC nº 381, de 14 de junho de 2016.



SAIBA MAIS:

Criação da ANAC: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm

Decreto de instalação: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5731.htm

Lei Geral das Agências Reguladoras: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Lei/L13848.htm

Regimento Interno da ANAC: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-381-14-06-2016-1>

Estrutura Organizacional

A estrutura organizacional da ANAC é composta pelos seguintes tipos de órgãos: Diretoria, Órgãos de assessoria direta e imediata à Diretoria, Órgãos específicos (Superintendências) e Órgãos Colegiados (Conselho Consultivo e Plenário), dispostos hierarquicamente conforme o organograma abaixo:

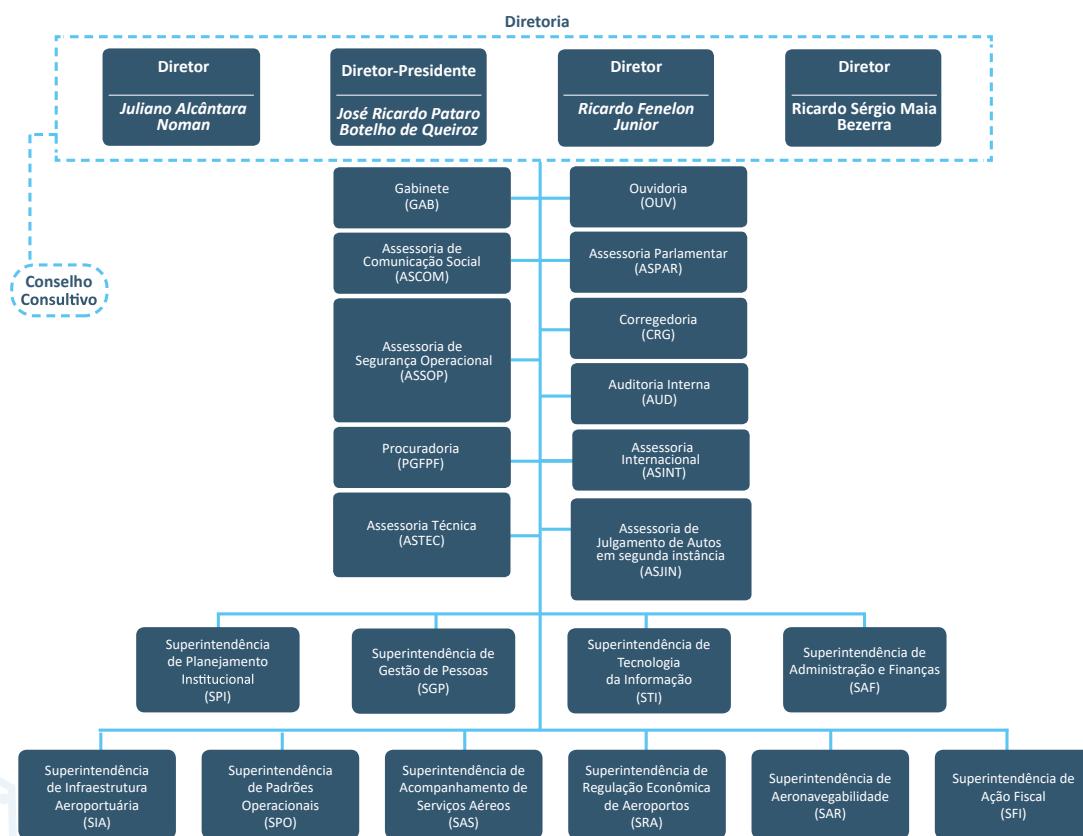


Figura 2 – Estrutura Organizacional da ANAC.

Em 2019, a ANAC contou com os seguintes Diretores:



José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor – Presidente

Graduado em Direito pela Universidade Católica do Salvador (1992-1996), pós-graduado em Ciências Criminais pela Universidade Jorge Amado (2003-2005) e em Gestão da Segurança Pública pela Academia Nacional de Polícia (2009). Delegado do Departamento de Polícia Federal desde 1999. Atuou na Delegação Diplomática Brasileira na OACI (International Civil Aviation Organization) em Montreal, Canadá, como "Alternate Representative" no Conselho da OACI/UN (2012-2015). Nesse período, também teve participação direta nas alterações do texto da Convenção de Tóquio, sobretudo nos assuntos relacionados ao In Flight Security Officer (IFSO).



Juliano Alcântara Nomam

Diretor

Especialista em regulação da ANAC. Foi secretário de Aeroportos (2011 a 2013) e de Navegação Aérea Civil (2013 a 2016) na SAC-PR. Graduado em Ciências Econômicas (UnB), realizou curso de extensão em Gestão de Infraestrutura Aeroportuária no Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA).



Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Diretor

Graduado em Direito pelo Centro Universitário do Distrito Federal-UDF (2003) e em Administração de Empresas pelo Centro de Ensino Unificado de Brasília-CEUB (1994). Pós-graduado em Gestão da Aviação Civil pela Universidade de Brasília-UnB (2006).



Ricardo Fenelon Junior

Diretor (de 01/09/2015 a 07/08/2019)

Advogado e Mestre em Direito Internacional e Econômico pela Universidade de Georgetown em Washington nos Estados Unidos, com foco em Direito Aeronáutico, Arbitragem e Direito Econômico. Graduado em Direito pelo Centro Universitário de Brasília – UNICEUB.



Figura 3 – Modelo esquemático de Governança da ANAC.

I - Diretoria Colegiada

A Diretoria Colegiada é o órgão de deliberação máxima da Agência. É composta por 1 (um) Diretor-Presidente e 4 (quatro) Diretores, que decidem por maioria absoluta de votos, cabendo ao Diretor-Presidente, além do voto ordinário, o voto de qualidade.

- O Anexo à Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016 (Regimento Interno da ANAC), define em seu art. 9º que compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência. Além disso, nesse artigo são listadas todas as suas competências.

Em relação ao processo de escolha dos dirigentes e às exigências quanto ao perfil, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a ANAC, determina em seu art. 12 que “Os membros da Diretoria Colegiada serão nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea “f” do inciso III do art. 52 da Constituição Federal, observado o disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000”.

Merece destaque ainda o caput do art. 14, que trata das hipóteses de perda de mandato dos dirigentes: “os diretores somente perderão o mandato em virtude de renúncia, de condenação judicial transitada em julgado, ou de pena demissória decorrente de processo administrativo disciplinar”. Ainda de acordo com esse dispositivo legal, o referido processo administrativo disciplinar deve ser instaurado pelo Ministro de Estado da Infraestrutura e conduzido por comissão especial constituída por servidores públicos estáveis (art. 14, §2º).

II - Principais Instâncias Internas de apoio à Governança

Auditoria Interna

Prevista na Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, possui como principal função o apoio à Diretoria na fiscalização da gestão orçamentária, financeira, administrativa, contábil, técnica e patrimonial e demais sistemas administrativos operacionais da ANAC.

Ouvidoria

Prevista na Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, possui como principal atribuição receber, apurar e encaminhar à Diretoria reclamações, críticas e comentários dos cidadãos, usuários e regulados.

Corregedoria

Prevista na Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, integra o Sistema de Correição do Poder Executivo federal, na qualidade de unidade seccional, estando, por sua vez, subordinada administrativamente ao Diretor – Presidente sob a supervisão técnica da Controladoria Geral da União - CGU.

Comissão de Ética

Foi implementada em atendimento ao que prescreve a Resolução nº 10, de 29 de setembro de 2008, da Comissão de Ética Pública. Suas competências foram definidas por meio do Anexo à Resolução nº 523, de 23 de julho de 2019.

Comitê de Governança, Riscos e Controle

Previsto na Instrução Normativa nº 114, de 9 de maio de 2017, possui como função precípua a de supervisionar o processo de gestão de riscos corporativos, bem como estabelecer o apetite ao risco institucional, acompanhar os riscos críticos da Agência e atuar junto às instâncias competentes em prol dos objetivos estabelecidos na Política de Gestão de Riscos Corporativos da ANAC.

Comitê de Segurança Operacional

Previsto na Instrução Normativa nº 66, de 13 de novembro de 2012, tem o objetivo de coordenar a elaboração de diagnósticos, estratégias, planos, metas, processos transversais e indicadores finalísticos relacionados à segurança operacional, bem como as ações de implementação do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC).

III - Principais Instâncias Externas vinculadas ao Governo Federal

CGU **Controladoria** **Geral da** **União**

Prevista na Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, possui como principal função o apoio à Diretoria na fiscalização da gestão orçamentária, financeira, administrativa, contábil, técnica e patrimonial e demais sistemas administrativos operacionais da ANAC.

ME **Ministério da** **Economia**

Tem como missão planejar e coordenar as políticas de gestão da administração pública federal, para fortalecer as capacidades do Estado para promoção do desenvolvimento sustentável e do aprimoramento da entrega de resultados ao cidadão. (<http://www.economia.gov.br/>)

CONAC **Conselho de** **Aviação Civil**

Regulamentado pelo Decreto nº 3.564, de 17 de agosto de 2000, possui como principal atribuição o assessoramento ao Presidente da República nas iniciativas para a formulação da política de ordenação da aviação civil. (http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3564.htm)

CONAERO **Comissão** **Nacional de** **Autoridades** **Aeroportuárias**

Regulamentado pelo Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011, é integrado por representantes do Ministério da Infraestrutura, Casa Civil, Ministério de Agricultura, Defesa, Economia, Justiça e Segurança Pública, Saúde e ANAC. (http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/decreto/D7554.htm)

Comitê PSO- BR **Comitê do** **Plano de** **Segurança** **Operacional**

Criado pelo Decreto nº 9.880, de 27 de junho de 2019, tem a finalidade de efetivar o mecanismo de coordenação entre a ANAC e o Comando da Aeronáutica (COMAER), visando estabelecer e monitorar o Nível Aceitável de Desempenho de Segurança Operacional (NADSO), deliberar sobre os demais indicadores de segurança operacional do Estado e emitir diretrizes relacionadas às ações do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR)

MRE **Ministério** **das Relações** **Exteriores**

Órgão do Poder Executivo responsável pela política externa e pelas relações internacionais do Brasil, nos planos bilateral, regional e multilateral. (<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/>)

IV - Principais Instâncias Externas de Apoio à Governança Independentes

OACI

Organização de Aviação Civil Internacional

A OACI é a agência especializada das Nações Unidas responsável pela promoção do desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil mundial, é a principal organização governamental de aviação civil, sendo formada por 193 Estados-contratantes (veja aqui a lista dos países) e representantes da indústria e de profissionais da aviação.

[\(http://www.icao.int/Pages/default.aspx\)](http://www.icao.int/Pages/default.aspx)

CLAC

Comissão Latino - Americana de Aviação Civil

A Comissão Latino-Americana de Aviação Civil foi instituída na Segunda Conferência Latino-Americana de Autoridades Aeronáuticas, realizada em dezembro 1973. No Brasil, o Estatuto da CLAC foi incorporado ao ordenamento jurídico nacional por meio do Decreto de promulgação nº 77.076, de 23 de janeiro de 1976.

[\(http://clacsec.lima.icao.int/\)](http://clacsec.lima.icao.int/)

V - Principais Instâncias Externas de Governança Independentes

MP

Ministério Pùblico

[\(http://www.mpu.mp.br\)](http://www.mpu.mp.br)

Poder Legislativo

Poder Judiciário

TCU

Tribunal de Contas da União

Conselho Consultivo

O Conselho Consultivo da ANAC, criado pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e regulamentado pela Resolução ANAC nº 319, de 27 de maio de 2014, é composto por conselheiros designados pelo Diretor-Presidente da Agência, sendo um indicado pelo Comando da Aeronáutica e os demais indicados pelos segmentos nele representados. Trata-se de órgão de assessoramento da Diretoria Colegiada da Agência em que há participação institucional dos diversos segmentos que compõem a aviação civil brasileira – a saber: serviços de transporte aéreo; serviços aéreos especializados; usuários de serviços aéreos; exploradores de serviços de infraestrutura aeroportuária; aviação geral, aeroclubes e aerodesporto; indústria aeronáutica e de manutenção aeronáutica; trabalhadores do setor; instituições de formação e treinamento de pessoal destinado à aviação civil; e empresas prestadoras de serviços auxiliares.

As reuniões têm como objetivo discutir propostas de aprimoramento regulatório, debater temas de interesse comum dos diversos segmentos representados e elaborar pareceres que auxiliem a Diretoria em suas deliberações, zelando para que o desenvolvimento da aviação civil brasileira ocorra de forma sustentável – ambiental, social, cultural e economicamente.

Ressalta-se, no entanto, que o Conselho Consultivo é um órgão de natureza consultiva. Dessa maneira, suas decisões devem ser encaminhadas à Diretoria da ANAC, para conhecimento sem vincular o juízo deliberativo dos Diretores. O Conselho Consultivo poderá também endereçar à Diretoria da ANAC proposta de ato normativo destinado a ordenar e qualificar a atividade de aviação civil no País.

Modelo de Negócios



Figura 4 – Modelo de Negócios da ANAC

Principais Processos de Trabalho

Para a ANAC, macroprocesso organizacional é um conjunto de valores entregues por um conjunto de processos de negócios, que podem envolver mais de uma unidade organizacional e cuja operação apresente impacto significativo na atuação da Agência, na sociedade ou nos regulados. Os macroprocessos são representados de forma diagramática na Cadeia de Valor, a qual comunica o que faz a instituição e proporciona uma visão sistêmica da operação, dos processos e dos produtos entregues pela Agência, além de auxiliar a tomada de decisão em alto nível. O diagrama ainda contempla os blocos de processos de negócio dentro de cada macroprocesso. Um bloco de processos representa o conjunto de processos de negócios, os quais, por seu turno, são o conjunto completo de Processos de Trabalho necessários para entregar os produtos finais da organização.



SAIBA MAIS:

A Cadeia de Valor da ANAC pode ser consultada no seguinte endereço eletrônico:
https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/institucional/Cadeia_de_Valor.pdf

Os macroprocessos são definidos pela Diretoria Colegiada, em consonância com a missão da Agência. Atualmente, a ANAC conta com cinco macroprocessos, estabelecidos no seu Regimento Interno e na Instrução Normativa nº 73, de 3 de setembro de 2013, sendo três finalísticos (Regulamentação, Certificação e Outorga, e Fiscalização) e dois de suporte (Gestão Interna e Relações Institucionais).

Há uma lógica de encadeamento desses macroprocessos finalísticos. Como ente regulador da aviação civil, no âmbito do macroprocesso de regulamentação, a ANAC expede normas – Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil e Resoluções – de cumprimento obrigatório por todos aqueles que atuam ou pretendem atuar na aviação civil. Muitas dessas normas determinam que, para poder atuar na aviação, os diversos agentes devem buscar uma autorização prévia expedida pela Agência, devendo, para tanto, demonstrar à ANAC que cumprem os requisitos normativos por ela estabelecidos. A expedição dessas autorizações enquadra-se no macroprocesso de certificação e outorga.

Após atestar inicialmente que o ente regulado cumpre os requisitos normativos, a Agência tem de acompanhar esse ente de forma a buscar que ele continue cumprindo-os permanentemente. Além disso, a ANAC também deve identificar e punir entes que atuam sem a devida certificação ou outorga. Ao conjunto de atividades que possuem esses objetivos é dado o nome de fiscalização.

Políticas e Planos de Governo

A ANAC busca integrar as políticas e os planos de transporte nacionais à sua atuação, de forma a garantir o alinhamento de suas ações com as estratégias públicas macro organizacionais. Essa busca pela sinergia e pelo alinhamento com as políticas e demais atores é essencial para tornar a atuação da Agência mais eficiente e para maximizar o desenvolvimento do transporte aéreo.

No que tange ao Plano Plurianual 2016-2019, a ANAC participou diretamente do Programa Temático 2017 – Aviação Civil, sendo responsável pela gestão do objetivo 0085 e suas respectivas iniciativas e meta, além de algumas iniciativas em outros objetivos do referido Programa.

Para o objetivo 0085 “Promover a segurança da aviação civil, ampliando a segurança operacional e a proteção contra atos de interferência ilícita”, foi estabelecida a seguinte meta:

- 005K - Manter, até 2019, o índice anual de acidentes aeronáuticos em nível igual ou melhor que a média mundial, índice de 0,39 no ano de 2013, considerando acidentes aeronáuticos com fatalidade em operações regulares, por 1 milhão de decolagens.

Para promover o cumprimento dessa meta, a ANAC atuou em três frentes:

- Fortalecimento da fiscalização amparada em mecanismos efetivos de correção da conduta dos entes que colocarem em risco a segurança da aviação civil e a qualidade do transporte aéreo;
- Promoção e sensibilização dos entes regulados para o cumprimento consciente dos requisitos, por meio de ações de qualificação e comunicação; e
- Melhoria da qualidade regulatória e atualização de normas e requisitos relacionados à infraestrutura aeroportuária, operações aéreas e aeronavegabilidade.”

Com efeito, em 2019 completamos oito anos consecutivos sem acidentes com fatalidade na aviação regular, superando a meta estabelecida.

Por fim, cumpre mencionar que, em 2019, a ANAC elaborou seu novo Plano Estratégico, para o horizonte de 2020 a 2026, em consonância com a Política Nacional de Aviação Civil – PNAC (2009), a Política Nacional de Transportes - PNT (2018), o Plano Aerooviário Nacional - PAN (2018) e o Planejamento Estratégico (2019) do Ministério da Infraestrutura.

Contratos de gestão

A ANAC não é parte em nenhum Contrato de Gestão.

Ambiente Externo

A aviação civil é influenciada por diversos fatores como a economia nacional e internacional, avanços tecnológicos, contexto político, entre outros. Nesse sentido, a atuação da ANAC, como Agência Reguladora do setor, também é altamente influenciada pelo ambiente externo, que exige constantes adaptações e iniciativas aderentes ao contexto da aviação.

Em 2019, a economia nacional foi marcada por uma recuperação lenta, inflação controlada e queda dos juros, mas também pela valorização do dólar frente ao real, com a taxa de câmbio média 8% superior à de 2018. Cumpre destacar que a taxa de câmbio tem forte influência nos custos de combustível, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves, que, em conjunto, representam aproximadamente 50% dos custos e despesas dos serviços aéreos.

A demanda por voos domésticos acumulou alta de 0,8%, mas a oferta apresentou queda acumulada de 1,0%, na comparação com 2018. Esse decréscimo é decorrente, principalmente, do fim das operações de uma empresa que estava classificada entre as quatro maiores companhias aéreas do país.

Um marco importante para a aviação civil foi a publicação da Lei nº 13.842, de 17 de junho de 2019, que alterou o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), permitindo que as empresas de aviação nacionais tenham participação ilimitada de capital estrangeiro. Essa medida busca permitir um maior investimento nas empresas aéreas, contribuindo para aumentar a concorrência e desenvolver a malha aérea brasileira e a aviação regional pelo surgimento de novas empresas e rotas.

No âmbito da gestão estratégica, a atuação desta Agência foi influenciada pela publicação da 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. A ANAC readequou seus processos a fim de cumprir as disposições desse normativo.

Relacionamento com a sociedade

Mais do que uma declaração de princípios, os valores se revelam pelas atitudes e comportamentos que a instituição adota diante dos desafios. Nesse sentido, ressaltam-se os seguintes valores da Agência:

- “Buscamos retornar o investimento do nosso principal acionista: a sociedade.”
- “Rejeitamos a intervenção de qualquer interesse que não o fim público.”
- “Atuamos com ética e transparência.”
- “Valorizamos as pessoas e a meritocracia”

Esses foram os valores que nortearam o Plano Estratégico da ANAC 2015 - 2019 e direcionaram objetivo específico de “Garantir serviços de qualidade a partir de uma cultura orientada ao cliente e à transparência”. Isso evidencia a preocupação da Agência em fortalecer o relacionamento com os cidadãos e regulados, investindo no desenvolvimento de cultura interna de transparência focada no cliente de forma efetiva.

Estabelecida a diretriz e delineadas as ações, em 2019 a ANAC buscou estabelecer relacionamento transparente, ético, eficaz e efetivo com os regulados e a sociedade em geral.

Principais canais de relacionamento

A resposta a uma manifestação, sem nada apreender ou agregar ao processo de trabalho a ela vinculada, por mais eficiente e eficaz que seja, será sempre uma ação incompleta e uma perda de oportunidade à organização. O tratamento e análise dos dados gerados pelo sistema de atendimento propiciam melhorias de processos de trabalho e a efetividade da comunicação com a consequente melhoria da prestação de serviços à sociedade.

A par desse processo inovador de aprimoramento de serviços e da comunicação, a Agência promoveu relevantes alterações nos sistemas de suporte ao sistema de atendimento.

Dentre essas alterações, cabe destacar a adesão sistematizada da Agência ao Fala.BR, plataforma do Governo Federal para recebimento de manifestações, que demonstra a transparência de sua atuação; a utilização, desde 23/10/2019, de sistema próprio de atendimento para trâmite interno das manifestações, totalmente integrado ao Fala.BR; a contratação de nova Central de Atendimento e de nova empresa de telefonia para a gestão do tridígito 163, o que resultou em racionalização e redução de despesas, sem prejuízo à qualidade do serviço prestado.

Destaca-se ainda o fim do registro de manifestações realizados presencialmente nos NURAC. Dessa forma, a ANAC aperfeiçoou seus canais permanentes de atendimento eletrônico e telefônico, por meio dos quais os regulados e os usuários podem entrar em contato com a Agência para o registro de pedidos de informação, denúncias, reclamações, elogios, dúvidas e sugestões.

A Instrução Normativa nº 121/2018, com vigência a partir de setembro de 2018, consolidada no exercício de 2019, estabeleceu as condições de ordenar o processo de atendimento de manifestações e garantir a participação, proteção e defesa do usuário dos serviços prestados pela ANAC. Ao organizar os canais de atendimento, a norma estabeleceu prazos, atribuições e responsabilidades das unidades organizacionais envolvidas no atendimento. Além disso, instituiu o Serviço Especializado para o Atendimento das Manifestações (SEAM), que centraliza e qualifica o tratamento das manifestações.

Cumpre esclarecer que a Agência aderiu à plataforma Consumidor.gov.br, de responsabilidade da Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça, com o intuito de recepcionar reclamações de passageiros, que dizem respeito às relações individuais de consumo, contra as empresas aéreas. A plataforma permite o diálogo e a negociação direta entre as partes de forma a resolver questões de relações de consumo individual,

- sobre as quais a Agência não tem competência legal. Ressalta-se que a plataforma permite à ANAC o tratamento de forma coletiva das relações de consumo via base de dados.

Assim, os principais canais disponibilizados à coletividade são o Fale com a ANAC (integrado ao Fala.BR e acessado via internet ou via Central de Atendimento -163), o Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC) e a plataforma Consumidor.gov.

Os números mostram a evolução, quantitativa e qualitativa, da relação ANAC com a sociedade e, principalmente, a maturidade atingida em 2019, quanto à efetividade do atendimento.

Fale com a ANAC

Pelo “Fale com a ANAC”, o usuário pode solicitar informações, tirar dúvidas, fazer elogios, reclamações, sugestões e denúncias contra regulados, sendo facultado ainda, acesso a Ouvidoria, para recepção de denúncias contra agentes públicos e manifestações de 2^a instância.

O acesso ao “Fale com a ANAC” pode ser efetivado por 3 canais de atendimento:

- Portal do Fale com a ANAC (<https://www.anac.gov.br/fale-com-a-anac>), onde o usuário pode registrar sua manifestação de forma eletrônica e direta;
- Telefônico, realizado pela Central de Atendimento, através de ligação para o 163; e
- Atendimento presencial nas unidades da ANAC, onde é disponibilizado equipamento eletrônico com acesso ao Portal Fale com a ANAC para que o usuário realize o registro de sua manifestação.

A Ouvidoria disponibiliza ainda o atendimento presencial, de forma agendada para a recepção das demandas.

Em todos os casos, as manifestações são registradas no sistema eletrônico de atendimento e encaminhadas à Central de Atendimento (1º nível) para tratamento com base em roteiros de atendimento pré-definidos. Nos casos em que a Central de Atendimento não consiga atender à demanda solicitada pelo usuário, é feito o encaminhamento para os SEAMs das unidades organizacionais (2º nível) para resposta final ao usuário.

No ano de 2019, o Fale com a ANAC recebeu 125.371 manifestações, perfazendo uma média de aproximadamente 10.450 manifestações recebidas por mês, um crescimento de 19,8% em relação a 2018.

Dentre os canais de entradas, destacam-se o atendimento telefônico que recebeu 86,7% (108.661) das manifestações, seguido do atendimento eletrônico, feito por meio de registro na internet, que representou 12,9% (16.167) dos registros realizados. O atendimento presencial, por sua vez, resultou em 0,04% (543) das manifestações recebidas.

Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão

O e-SIC (Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão), criado a partir da Lei nº 12.527/2011 - Lei de Acesso a Informação (LAI), é um sistema gerido pela Controladoria-Geral da União (CGU) que permite a qualquer pessoa, física ou jurídica, encaminhar solicitações de acesso à informação para órgãos e entidades do Poder Público federal.

Em 2019, foram registrados junto à ANAC 700 Pedidos de Acesso à Informação, um crescimento de 33% em relação a 2018, resultando no ano com maior número de registros recebidos na Agência desde 2012, com maior número de registros recebidos na Agência desde 2012.



Figura 5 – Histórico dos pedidos.



Todos os pedidos em 2019 foram respondidos dentro de prazo estabelecido em Lei (20 dias, prorrogável por mais 10 dias). O tempo médio de resposta ao usuário em 2019 foi de 11,1 dias, recorde desde 2012, o que representa uma redução de 14% em relação a 2018. Destaca-se ainda o mês de novembro de 2019 em que foram recebidos 101 pedidos de acesso à informação, os quais tiveram um tempo médio de resposta de 8,7 dias, o menor já registrado em todos os meses desde 2012.

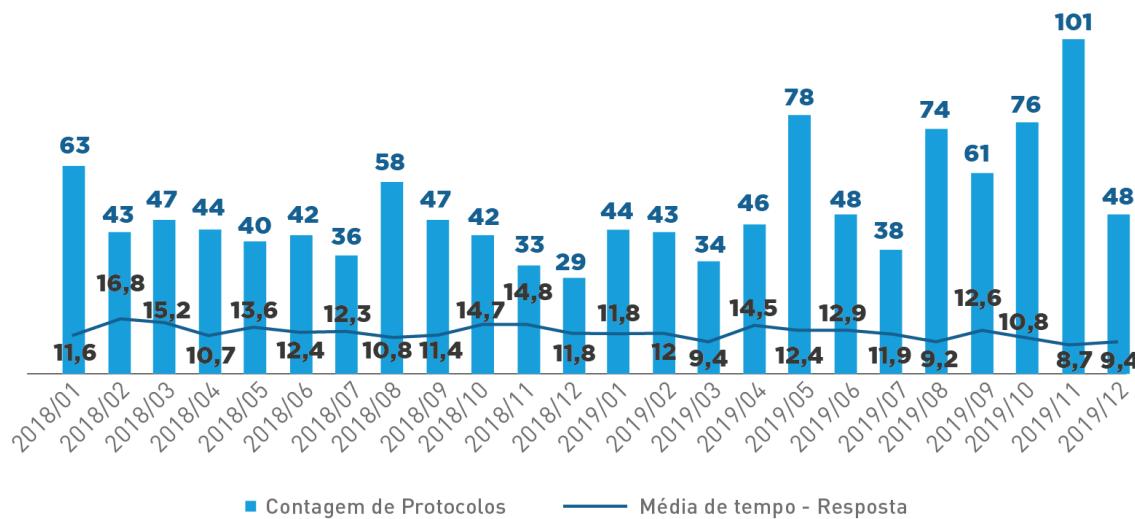


Figura 6 – Tempo médio de respostas.

Em relação ao perfil do cidadão solicitante de pedido de acesso a informação em 2019, verifica-se que 53% se identificaram como sendo do sexo masculino, 20% feminino e 26% não informaram. São Paulo se destaca sendo o estado com a maior quantidade de pedidos de acesso à informação (26%), enquanto Brasília aparece como a cidade com mais pedidos (13%). Entre as profissões, empregados do setor privado lideram com 15% dos pedidos, seguidos por servidores públicos federais (12%), pesquisadores (10%) e estudantes (9%). Já em relação ao nível escolar, a maioria dos demandantes informaram que possuem Ensino Superior (29%).

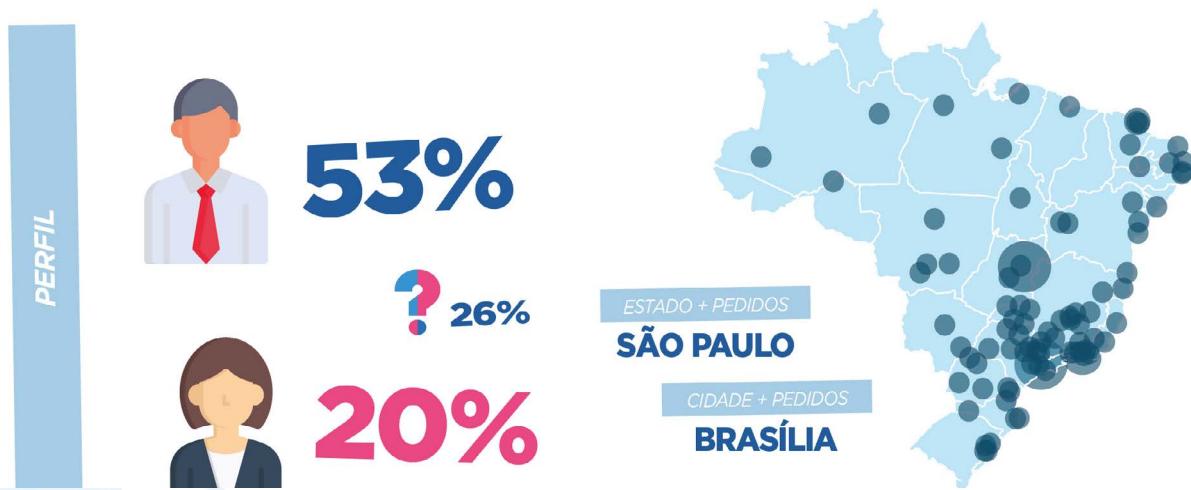


Figura 7 – Perfil dos cidadãos que solicitaram acesso à informação.



Demandas de Ouvidoria

Implementado o novo sistema, a Ouvidoria passa a ter como principais funções a supervisão do sistema de atendimento da ANAC, monitoramento e avaliação do atendimento prestado, apontando oportunidades de melhorias na comunicação institucional e de serviços, recebendo diretamente as manifestações relacionadas à demora ou à qualidade das respostas, bem como as denúncias contra agentes públicos. Em 2019, a Ouvidoria respondeu 290 manifestações, em um tempo médio de 6,7 dias corridos, enquanto que, em 2018, foram 1.765 manifestações respondidas, com um tempo médio de 5,2 dias corridos.

A redução dos acionamentos diretos de ouvidoria, resultado da qualidade do processo de atendimento, com a implantação dos Serviços Especializados em Atendimento de Manifestações - SEAMs nas unidades organizacionais da Agência, que passou a ser realizado por pessoal especializado e não se resume a rápidas, boas e conclusivas respostas.

O novo sistema implica no atendimento qualificado dos SEAMs, com base em uma média mensal de 3.000 manifestações, que são monitoradas pela Ouvidoria quantitativa e qualitativamente.

O monitoramento quantitativo está relacionado, principalmente, ao cumprimento do prazo de resposta pelas áreas envolvidas no processo de atendimento, sendo a Ouvidoria também responsável por fazer a notificação do descumprimento e estabelecer novo prazo previsto em instrução normativa da ANAC. Em 2019, o tempo médio de resposta foi abaixo de 3 dias corridos.

Já quanto ao monitoramento qualitativo, a Ouvidoria avalia os teores das respostas emitidas pelos SEAMs, bem como das manifestações dos usuários, de acordo com padrões estabelecidos, por tipo de manifestação, em uma cartilha que orienta o Sistema de Atendimento da ANAC.

Com base nesses monitoramentos, são realizadas reuniões com as áreas envolvidas para discussão de melhorias no processo de atendimento, com vista à redução do tempo de resposta e ao aumento da qualidade das respostas emitidas.

Formas de participação cidadã em processos decisórios

A Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017, que dispõe sobre participação, proteção e defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos da administração pública, incumbiu as Ouvidorias de promover a participação do usuário na administração pública, em cooperação com outras entidades de defesa do usuário.

O Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017, que dispõe sobre a simplificação do atendimento prestado aos usuários dos serviços públicos, também atribuiu às Ouvidorias o papel de dar tratamento interno às demandas do Simplifique!. Esta ferramenta foi criada para que os usuários participem ativamente da gestão, denunciando ou reclamando sobre os processos e procedimentos estabelecidos, assim como solicitando a simplificação dos processos.

Assim, a Portaria ANAC de nº 2.890, de 16 de setembro de 2019, instituiu o Comitê Permanente de Desburocratização (CPD), que é composto pela Ouvidoria, pela Superintendência de Administração e Finanças e pela Superintendência de Planejamento Institucional. A Superintendência competente na matéria alvo da solicitação passa a fazer parte do Comitê. A Ouvidoria exerce as funções de secretaria executiva e coordenação do CPD.

Aferição do grau de satisfação dos cidadãos-usuários

A ANAC realiza três tipos de pesquisa de satisfação com os cidadãos-usuários. Duas voltadas a aferição do atendimento de manifestações e uma referente aos serviços prestados aos seus usuários.

Pesquisa de satisfação sobre o atendimento telefônico - 163

A central de atendimento telefônico da Agência realiza pesquisa de satisfação junto aos usuários, ao final do contato telefônico para avaliação da qualidade do atendimento. Os resultados dessa pesquisa, em 2019, demonstram que a maioria dos usuários entende resolvida sua dúvida ou solicitação e demonstra satisfação com o atendimento realizado pelo profissional da central.

A meta da avaliação de satisfação, no ano de 2019, foi de 75%. Pelos resultados mensais, o índice de satisfação dos usuários ficou acima da meta.

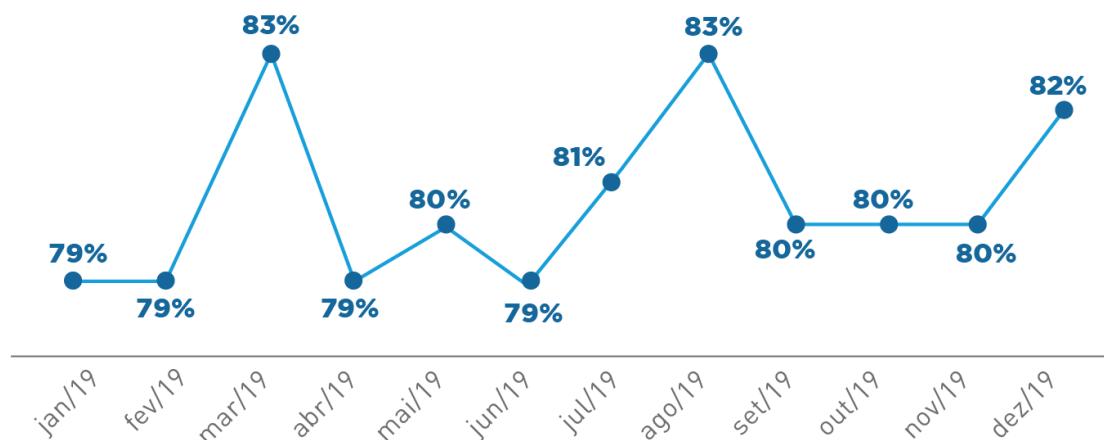


Figura 8 – Índice de satisfação do usuário.

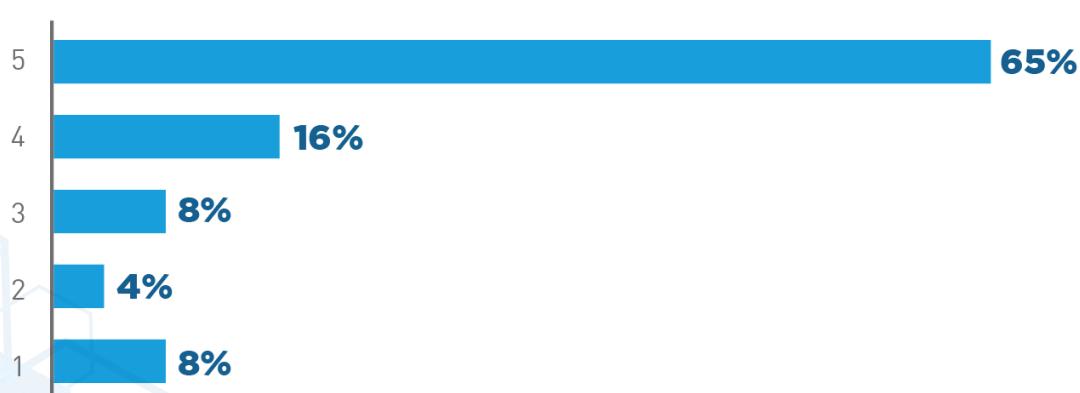


Figura 9 – Avaliação da qualidade do atendimento.



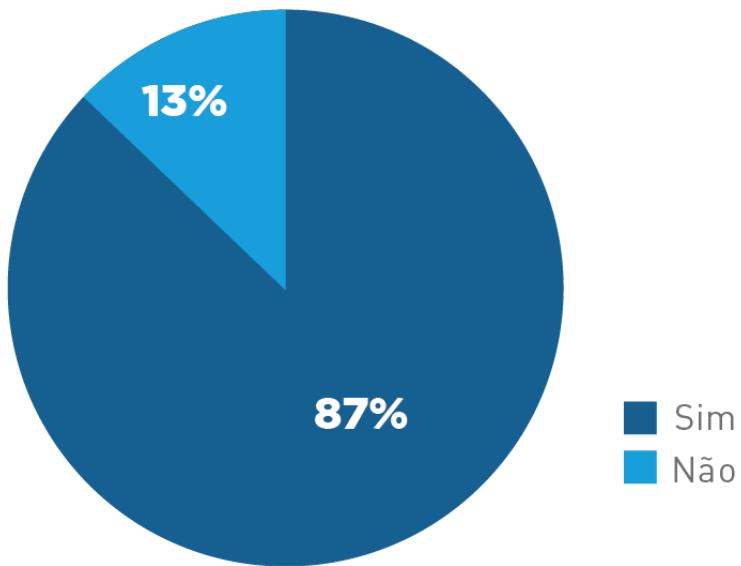


Figura 10 – Avaliação quanto ao esclarecimento da dúvida.

Pesquisa de satisfação sobre o atendimento da ANAC

A pesquisa sobre o atendimento realizado pela ANAC aos usuários avalia o tempo de espera pela resposta, a qualidade da resposta e o nível geral de atendimento às expectativas.

Na avaliação, é utilizada a escala de Likert, segundo a qual 1 significa totalmente insatisfeito e 5 totalmente satisfeito.

Os convites para a participação dos usuários são realizados mensalmente e a geração dos painéis demonstrativos ocorre trimestralmente, sendo os resultados utilizados para melhoria do processo de atendimento.

Até o final de 2018, a pesquisa de satisfação questionava aos usuários sobre a clareza e o conteúdo das respostas. A partir de 2019, esses dois itens foram substituídos pela qualidade das respostas. Nesse sentido, os resultados apresentados abaixo demonstram as médias das notas obtidas, por trimestre, no ano de 2019, sendo que, no caso das perguntas relacionadas ao tempo de espera e expectativa, também são apresentados um comparativo com as notas obtidas em 2018.

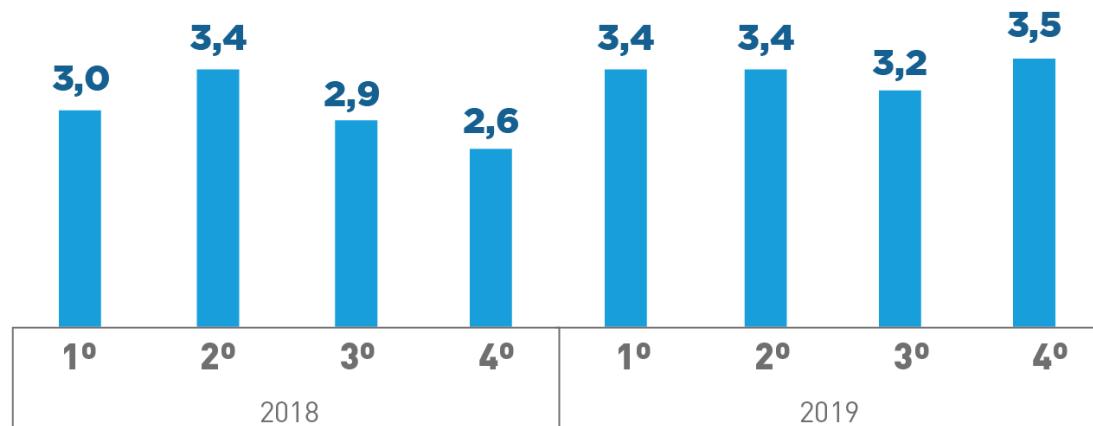


Figura 11 – Avaliação quanto ao tempo de espera da resposta.

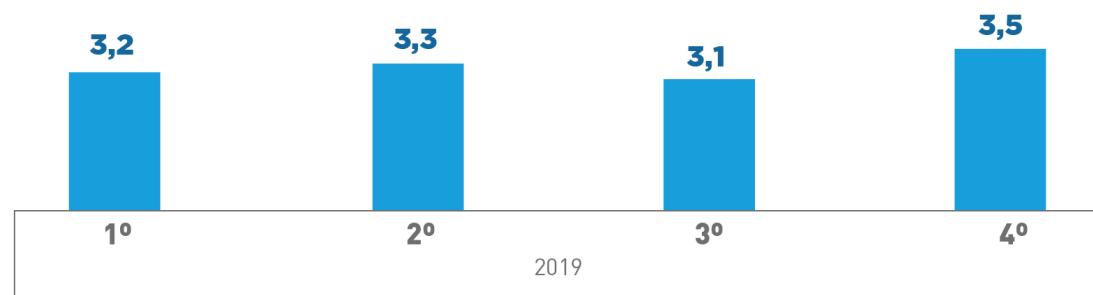


Figura 12 – Avaliação quanto à qualidade das respostas.

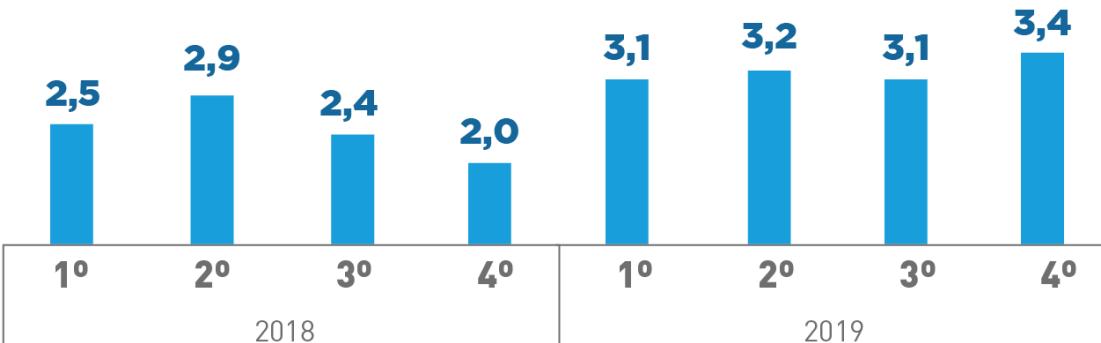


Figura 13 – Avaliação quanto ao atendimento das expectativas.

Pesquisa de satisfação sobre os Serviços da ANAC

A Pesquisa de Satisfação sobre os Serviços tem como objetivo avaliar os serviços prestados pela Agência e propiciar insumos para avaliação de oportunidades de melhoria.

Os usuários dos serviços são convidados, por correio eletrônico, a participar da pesquisa com periodicidade trimestral.

Os quesitos avaliados são a facilidade para localização do serviço no site, a disponibilidade das informações para solicitação do serviço, a facilidade para solicitação do serviço, o tempo para conclusão do serviço, a qualidade do serviço prestado, o nível geral de satisfação com a prestação do serviço e introduzido, em 2019, o quesito de avaliação de cortesia e profissionalismo.

Para avaliação dos quesitos e mensuração do índice de satisfação, a metodologia utilizada é a Escala Likert, com notas de 1 a 5, na qual a nota mínima significa “totalmente insatisfeito” e a nota máxima representa “totalmente satisfeito”.

Os dados a seguir refletem as notas médias, por trimestre, dos anos de 2018 e de 2019.

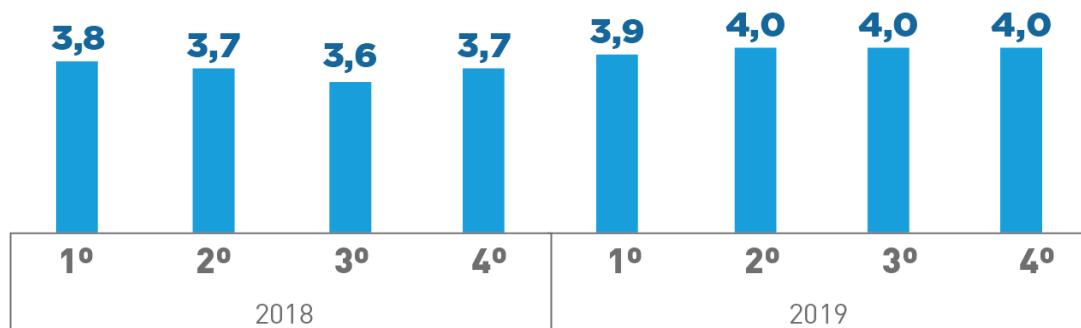


Figura 14 – Pesquisa de satisfação – facilidade para localização dos serviços.

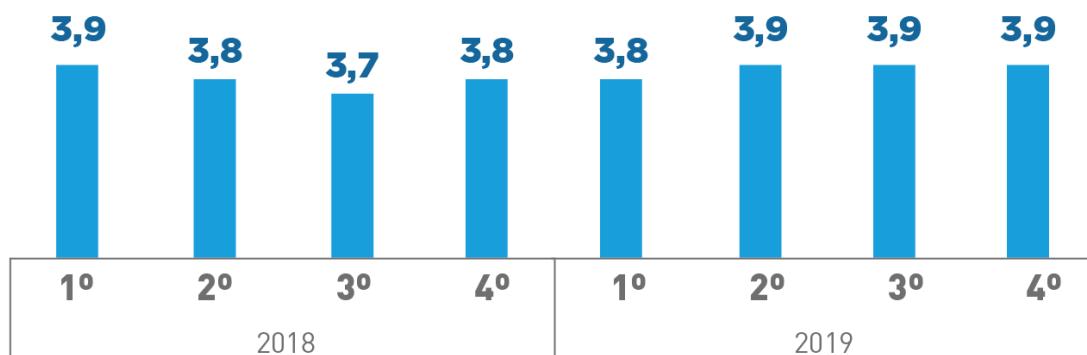


Figura 15 – Pesquisa de satisfação – facilidade para solicitação dos serviços.

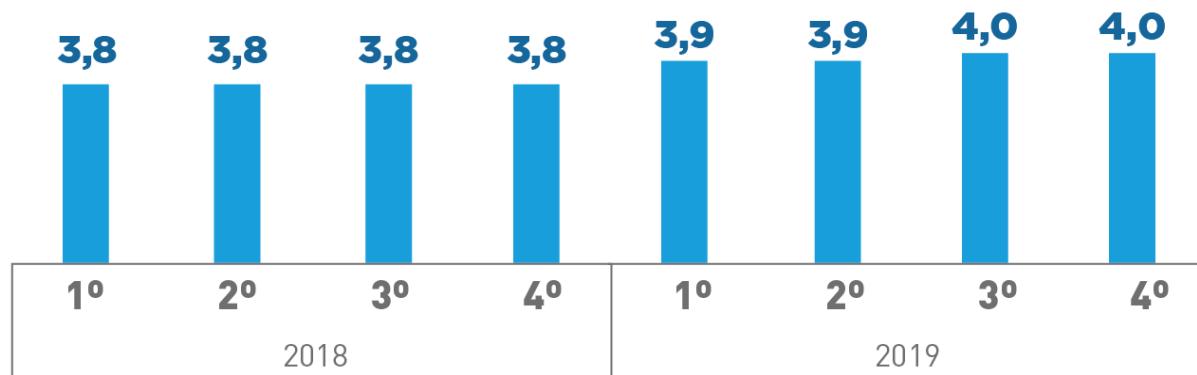


Figura 16 – Pesquisa de satisfação – suficiência das informações.

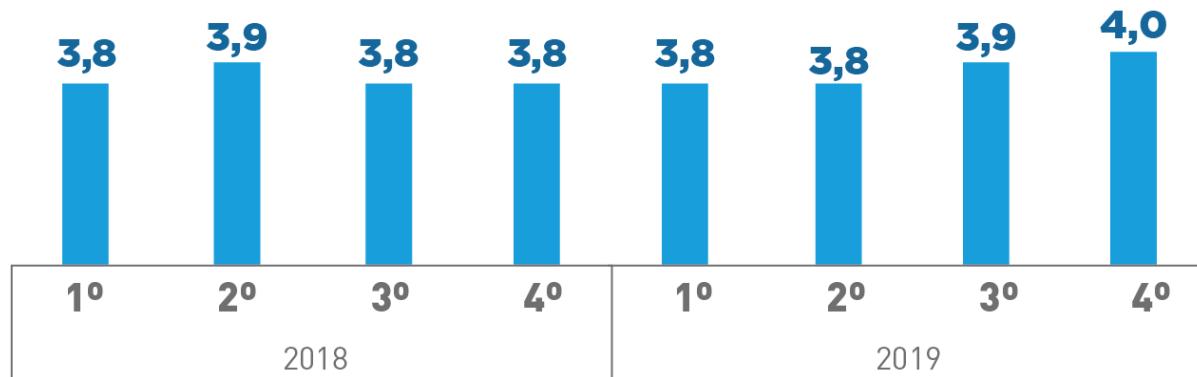


Figura 17 – Pesquisa de satisfação – adequação do tempo para execução do serviço.

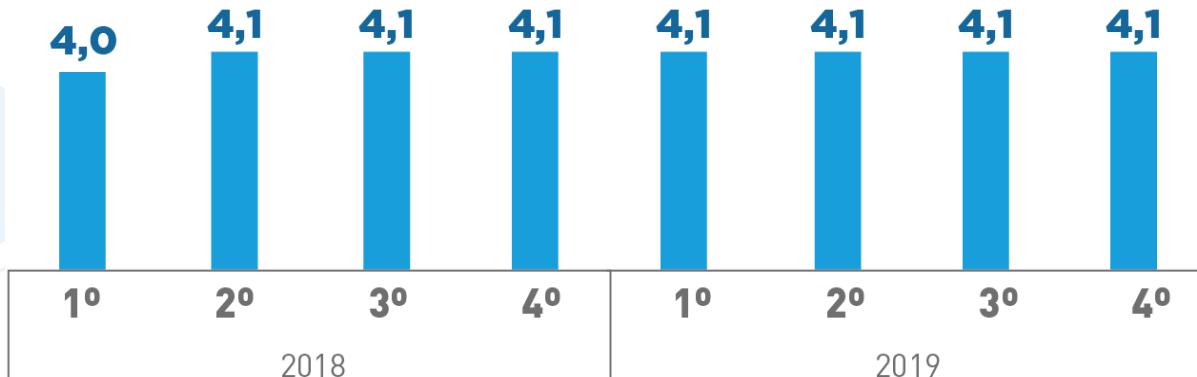


Figura 18 – Pesquisa de satisfação – qualidade do serviço.

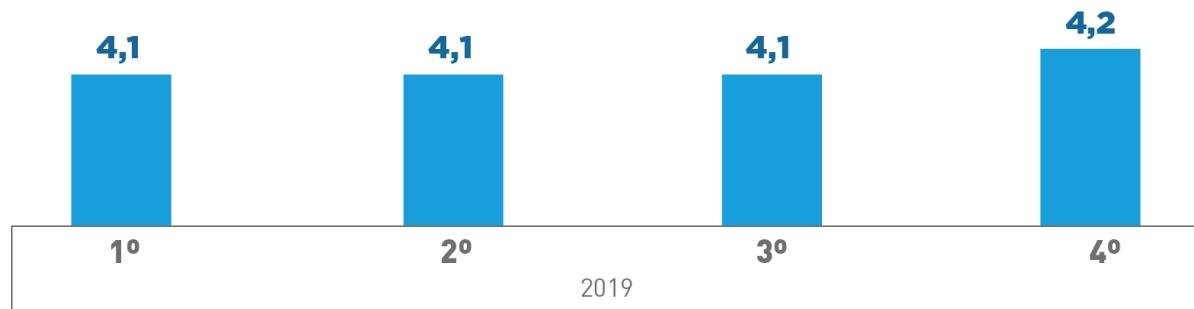


Figura 19 – Pesquisa de satisfação – cortesia e profissionalismo na prestação do serviço.

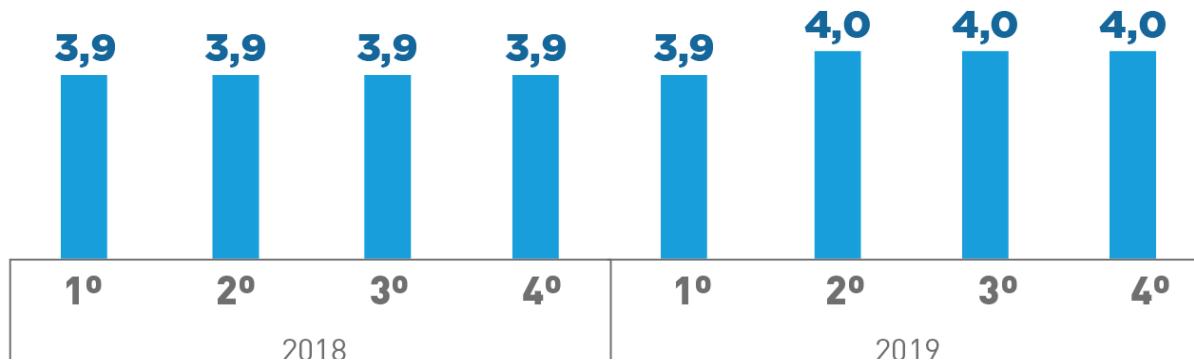


Figura 20 – Pesquisa de satisfação – nível geral de satisfação.

Determinação da Materialidade das informações

O processo de construção dos próximos tópicos deste relatório buscou priorizar os temas que influenciam a capacidade desta Agência de produzir e entregar valor para a sociedade, em consonância com as orientações do Tribunal de Contas da União. O objetivo é apresentar aos cidadãos o papel da ANAC dentro do complexo setor de aviação civil, bem como os principais resultados e obstáculos em busca do alcance da missão institucional, de forma transparente e concisa.

Dessa forma, dentro dos macrotemas “Governança, Estratégia e Alocação de Recursos”, “Riscos, oportunidades e Perspectivas” e “Resultados e Desempenho da Gestão”, avaliou-se os temas mais relevantes, observando a cadeia de valor e os objetivos estratégicos da ANAC, bem como o contexto atual da aviação civil e da Administração Pública. Em seguida, avaliou-se o impacto desses temas sobre os produtos e objetivos da Agência, e determinou-se os assuntos primordiais a serem tratados nesse relatório.

Adicionalmente, utilizou-se os produtos da análise do contexto atual da Agência e do setor de aviação civil, realizada durante o processo de elaboração do novo Plano Estratégico da ANAC. Na ocasião, elaborou-se uma Matriz SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats*), na qual foram levantadas as forças e os desafios internos desta autarquia, bem como as oportunidades e as ameaças externas. Dentre as questões críticas elencadas nesse processo, destaca-se:

- Cenário econômico e seus desafios para o País (Nacional e Internacional);
- Necessidade de simplificação normativa do setor;
- Volatilidade das normas administrativas;
- Restrição orçamentária;
- Aumento da demanda dos serviços da agência;
- Ampliação do nível de exigência da sociedade por serviços de maior qualidade, alinhados às tecnologias e inovações do setor no âmbito mundial.

Ademais, informa-se que a elaboração deste relatório buscou seguir ao máximo as orientações disponibilizadas pelo TCU.



GOVERNANÇA, ESTRATÉGIA E ALOCAÇÃO DE RECURSOS

GOVERNANÇA, ESTRATÉGIA E ALOCAÇÃO DE RECURSOS

Principais Objetivos estabelecidos para o exercício de referência

A ANAC publicou em 2015, por meio da Portaria ANAC nº 45/2015, o Plano Estratégico 2015-2019 contendo detalhes sobre a identidade estratégica revelada a partir da missão, visão e valores, além dos objetivos, estratégias e iniciativas que visam entregar para a sociedade um transporte aéreo seguro e de qualidade.

Através do seu plano, a Agência firmou um compromisso com a sociedade e com os seus servidores, por meio da definição dos objetivos de longo prazo e das iniciativas a serem empreendidas para a consecução desses objetivos. Por sua vez, o plano visou contemplar potencialidades, recursos, capacidades e habilidades favoráveis ao desempenho organizacional, bem como aspectos em relevante grau de potencial evolução.

Naquele momento, foi elaborado um Mapa Estratégico com 20 objetivos, distribuídos sob quatro perspectivas: Sociedade; Processos Internos; Aprendizado e Crescimento; e Recursos Financeiros, conforme a figura abaixo:

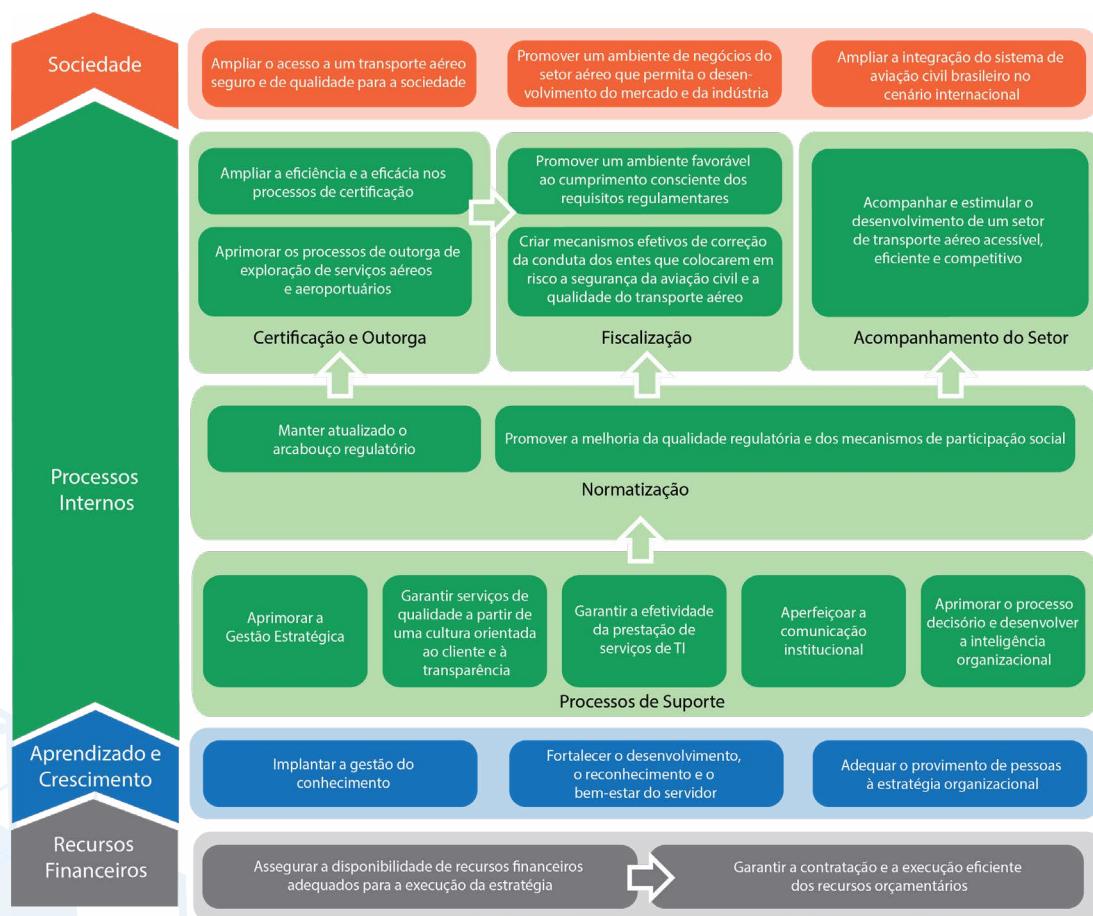


Figura 21 – Mapa Estratégico para o período de 2015 a 2019.

Dessa forma, a ANAC atuou ao longo do ano de 2019 orientada por seus referenciais estratégicos e pelas políticas estabelecidas pelos poderes Executivo e Legislativo.

Alinhada à sua missão, a ANAC fortaleceu suas ações de fiscalização com o propósito de ampliar os níveis de segurança no setor. Nesse âmbito, destacam-se as operações de ação fiscal, cujo objetivo é o combate ao transporte aéreo clandestino (TACA) e à Manutenção Aeronáutica Clandestina (MACA). Dentre as ações realizadas em 2019, ressalta-se a Operação Dédalo, deflagrada pela Polícia Federal e a ANAC em Santa Catarina, Paraná e São Paulo, após investigações decorrentes de denúncias de irregularidades na manutenção de aeronaves e reportagens veiculadas pela imprensa, vinculando essas irregularidades a quedas de helicópteros.

A Agência também priorizou iniciativas voltadas ao aumento da competitividade e ao desenvolvimento do setor, em consonância com seus objetivos estratégicos “Ampliar o acesso a um transporte aéreo seguro e de qualidade para a sociedade” e “Promover um ambiente de negócios do setor aéreo que permita o desenvolvimento do mercado e da indústria”. Nesse sentido, destacam-se os esforços realizados pela Agência junto ao Legislativo no intuito de aprovar a abertura de 100% do capital estrangeiro em empresas aéreas que operam ou pretendem atuar no país, gerando um cenário positivo para a expansão produtiva e a geração e manutenção de empregos, bem como para a promoção da livre concorrência.

E no que tange à regulamentação, a ANAC concentrou esforços na padronização e consolidação de melhores práticas relacionadas ao processo normativo, fortalecendo a Análise de Impacto Regulatório e os mecanismos de participação social, a fim de cumprir seu objetivo estratégico: “Promover a melhoria da qualidade regulatória e dos mecanismos de participação social”.

Por fim, cumpre salientar que essas iniciativas são aderentes às diretrizes do governo federal, na medida que visam a promoção do desenvolvimento do setor e o consequente progresso nacional.

Principais Objetivos Estabelecidos para os exercícios seguintes

Em 2019, frente ao iminente término da vigência do Plano Estratégico 2015-2019, surgiu a necessidade de projetar uma nova estratégia e definir novos objetivos a serem perseguidos pela ANAC.

Dessa forma, a Agência elaborou o seu novo o Plano Estratégico, para o horizonte de 2020 a 2026. Esse documento foi estruturado em 13 objetivos estratégicos, distribuídos em 5 perspectivas: Sociedade, Regulados, Processos Internos, Aprendizado e Crescimento e Recursos. Adicionalmente, cada objetivo estratégico é composto por um rol de indicadores que buscam demonstrar a evolução no seu cumprimento.

Cumpre salientar que o referido Plano, mais uma vez, materializou o resultado de um trabalho participativo, executado com o intenso envolvimento de servidores e ampla cooperação dos representantes do setor.

O Plano Estratégico ANAC 2020 – 2026 pode ser consultado através do seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/planejamento-estrategico>.

Planejamento de recursos necessários para o alcance dos objetivos estabelecidos para o exercício

Com o objetivo de aperfeiçoar o uso dos recursos disponíveis à execução da estratégia, a ANAC elabora o Plano de Gestão Anual – PGA. Esse documento representa, no contexto da gestão estratégica da Agência, a consolidação de atividades orçamentárias e não orçamentárias, planejadas para o ano a que se refere. Essa relação deve, essencialmente, sustentar-se pela contribuição ao alcance dos objetivos estratégicos institucionais presentes no Plano Estratégico institucional.

A base para construção do PGA para o exercício de 2019 se deu pelo levantamento de todas as necessidades das áreas, seguido da análise crítica e priorização dessas demandas. De modo geral, essa priorização foi feita considerando critérios como vinculação à mandatários legais, alinhamento aos Objetivos Estratégicos e temas da Agenda Regulatória e Processo de Negócio envolvido.

Dessa forma, o PGA apresenta a estimativa de recursos orçamentários necessários para realizar as principais iniciativas e cumprir as metas do exercício. No contexto do papel legal da ANAC sob a ótica das principais atribuições, destacam-se as atividades de fiscalização, sejam elas de caráter sistemático e preventivo ou as de natureza assistemática e disciplinadora. Essa responsabilidade, aliada à capilaridade do sistema aéreo brasileiro e à internacionalização do setor, exige do corpo técnico da Agência constantes deslocamentos e, por conseguinte, significativos gastos com diárias e passagens. Para 2019, a ANAC disponibilizou R\$ 13,7 mi para essas despesas.

Cumpre salientar que a já citada Lei nº 13.848/2019 formalizou o Plano de Gestão Anual, dispondo sobre os prazos, a obrigatoriedade de aprovação pela Diretoria Colegiada e de publicação na internet, além de outros aspectos. Dessa forma, para o exercício de 2020 o PGA da ANAC já foi elaborado seguindo as disposições desse normativo e está disponível por meio do link: <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/plano-de-gestao-anual/pga-2020.pdf>

Principais Programas, Projetos e Iniciativas

- Para fins de desdobramento da estratégia, instituiu-se o modelo de desenvolvimento de Projetos Estratégicos, cuja execução está diretamente vinculada ao atendimento dos objetivos e prioridades institucionais. Tendo em vista a complexidade e dinamicidade das questões que prevalecem no contexto da aviação civil, optou-se por um modelo flexível capaz de responder efetivamente as necessidades do setor. Instituído pela Portaria ANAC nº 99, de 19 de janeiro de 2016, o referido portfólio está em constante atualização, sendo que a última versão se encontra amparada na Portaria ANAC nº 3.841, de 13 de dezembro de 2018.

Dentre os projetos do portfólio, destaca-se o Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSO-E-ANAC), que estabelece a política e as diretrizes de segurança operacional da Agência, orientando o planejamento e a execução de suas atribuições atinentes à Segurança Operacional.

O Programa será desenvolvido ao longo de cinco anos, com conclusão prevista para 2022. A primeira parte envolve oito projetos relacionados ao gerenciamento de riscos, à promoção da segurança operacional, à implementação do Plano de Capacitação em Segurança Operacional, entre outros.

A efetivação de um programa voltado à gestão da segurança operacional demonstra o compromisso da ANAC com a sociedade e a comunidade de aviação civil e a busca da Agência pelo aprimoramento de seus processos de regulamentação, de certificação e outorga, e de fiscalização.

Dentre os produtos já entregues por este Programa, destaca-se a criação do Comitê de Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira, cuja finalidade é efetivar os mecanismos de coordenação entre a ANAC e o COMAER, visando estabelecer e monitorar o Nível Aceitável de Desempenho de Segurança Operacional (NADSO), deliberar sobre os demais indicadores de segurança operacional do Estado e emitir diretrizes relacionadas com as ações do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

Recursos alocados em Projetos e Programas

Em 2019, a ANAC destinou R\$ 184.832,01 para viagens vinculadas a projetos estratégicos.

Em termos de recursos humanos, ocorreram 242 alocações em equipes de projetos estratégicos. Ressalta-se que alguns servidores participaram de mais de um projeto, de modo que cada participação conta como uma alocação.

Avaliação sobre como a estrutura de governança apoia o cumprimento dos objetivos estratégicos

As ações estratégicas da Agência são acompanhadas pelos Diretores e Titulares de unidades organizacionais, bimestralmente, por meio da Reunião de Gestão, conforme Portaria ANAC nº 3.697/2018, que instituiu o calendário das reuniões para o ano de 2019. As ações monitoradas incluem as metas de avaliação de desempenho institucional, os projetos estratégicos, a Agenda Regulatória, os Indicadores Estratégicos, dentre outras.

Além disso, a Agência conta com o Comitê de Segurança Operacional, cujo objetivo é coordenar a elaboração de diagnósticos, estratégias, planos, metas, processos transversais e indicadores finalísticos relacionados à segurança operacional da aviação civil, bem como as ações de implementação do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC). Esse Comitê é composto pelos Diretores e Titulares das superintendências finalísticas e de Planejamento Institucional, e das Assessorias Internacional e de Segurança Operacional.

No âmbito da gestão de riscos, foi instituído o Comitê de Governança, Riscos e Controles, pela Instrução Normativa nº 114, de 09 de maio de 2017. Coordenado pelo Diretor-Presidente, esse Comitê tem atribuições afetas à supervisão do processo de Gestão de Riscos Corporativos, ao acompanhamento dos riscos críticos, dentre outras.

Adicionalmente, existem duas instâncias de governança, o Grupo de Desenvolvimento Institucional (GDI) – formado por titulares de áreas-méio –, e o Grupo de Desenvolvimento Técnico (GDT) – formado por titulares de áreas-finalísticas. Esses dois grupos têm como atribuições promover a cooperação, articulação e integração entre as áreas, bem como promover o diagnóstico integrado de demandas, dentre outras.

Também cabe mencionar que os projetos são acompanhados e apoiados pelo Escritório de Projetos, unidade pertencente à Superintendência de Planejamento Institucional.

Por fim, o monitoramento da Agenda Regulatória é publicado mensalmente no site da Agência para que a sociedade possa acompanhar o desenvolvimento dos temas no seguinte endereço: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/agenda-regulatoria>.

Mecanismos, ações e atividades implementadas para garantir a legalidade, a economicidade, a eficiência, a eficácia e a legitimidade de atos, processos e procedimentos

Para garantir a legalidade dos atos, processos e procedimentos, a ANAC conta com assistência da sua Procuradoria, que examina previamente os atos normativos, minutas de convênios e contratos, entre outros documentos, conforme dispõe a Instrução Normativa nº 17, de 13 de janeiro de 2009, que trata da tramitação de matérias submetidas ao exame da Procuradoria da Agência e dá outras providências.

No âmbito do processo normativo, também com o intuito de fortalecer a legalidade, legitimidade, eficiência e eficácia, a ANAC aprimorou a Análise de Impacto Regulatório (AIR) e os mecanismos de participação social. Com efeito, em 2019, foram editados três guias que trazem importantes avanços para a melhoria da qualidade regulatória: o Guia de Análise de Impacto Regulatório, o Guia de Participação Social e o Guia de Mensuração da Carga Administrativa. Adicionalmente, a Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, estabelece procedimentos para a realização de audiências e consultas públicas no âmbito da ANAC.

Além disso, cumpre salientar que a ANAC vem dedicando esforços para o integral atendimento aos novos normativos emanados pelo Congresso Nacional e o Governo Federal, tais como a Lei Geral das Agências Reguladoras (Lei n. 13.848/2019), a Lei de Liberdade Econômica (Lei n. 13.874/2019), e o Decreto de Revisão e Consolidação de Atos Normativos (Decreto 10.139/2019).

Ademais, as Reuniões de Diretoria da ANAC também contam com mecanismos que visam a garantir a legalidade, economicidade, eficiência, eficácia e legitimidade dos atos e decisões. Os procedimentos e as rotinas pertinentes à realização das Reuniões de Diretoria são disciplinados pela Instrução Normativa ANAC nº 33, de 12 de janeiro de 2010. E dentre as disposições desse normativo, destaca-se:

- Distribuição de processos para relatoria deve ser feita pela Assessoria Técnica, considerando cada processo individualmente e adotando a sistemática de rodadas de sorteios públicos, segundo a qual cada Diretor sorteado é excluído dos sorteios subsequentes até que todos tenham recebido um processo;
- As atas das Reuniões de Diretoria devem ser lavradas pelo Chefe da Assessoria Técnica e têm caráter público, ressalvadas as hipóteses de sigilo legalmente imposto.

Por fim, com o objetivo de aperfeiçoar a governança regulatória, de forma a facilitar o acompanhamento das deliberações por parte dos interessados, as Reuniões Deliberativas da Diretoria da Agência são transmitidas ao vivo pelo Portal da ANAC, com acesso disponível também no canal institucional da Agência no Youtube. Além disso, outras iniciativas foram implementadas nesse âmbito:

- gravação e disponibilização dos vídeos das Reuniões no Youtube e no Portal da ANAC;
- publicação de calendário anual das Reuniões;
- divulgação de sumário com resultado dos processos deliberados;
- disponibilização dos relatórios, votos e atos decorrentes dos processos deliberados.

Manifestação da alta administração e medidas adotadas em relação aos indicadores de governança e gestão levantados

No tocante ao Índice Integrado de Governança e Gestão Públicas (iGG), a ANAC encontra-se em estágio aprimorado e os seus resultados vêm aumentando a cada avaliação.

Na escala de 0 a 1 de apuração do índice, a Agência obteve 0,82 em 2018, contra 0,75 em 2017, de acordo com o levantamento do Tribunal de Contas da União (TCU). Esse resultado colocou a ANAC no 11º lugar do ranking geral das 498 instituições analisadas e em 1º lugar entre as Agências Reguladoras.

No entanto, mesmo estando em nível aprimorado, a Agência vem dedicando esforços a fim de melhorar continuamente os seus resultados. Os itens que necessitavam de aperfeiçoamento foram discutidos com as áreas envolvidas e com o Grupo de Desenvolvimento Institucional (GDI), e as ações implementadas acompanhadas pela Diretoria.

Dentre as iniciativas já implementadas, destaca-se a publicação do Plano de Integridade, aprovado pela Diretoria Colegiada em 2018. Diversas ações previstas no referido Plano já foram concluídas:

- Criação de normativo (Instrução Normativa) dispondo acerca dos procedimentos relacionados à consulta sobre a existência de conflito de interesses e o pedido de autorização de atividade privada formulado por agente público da ANAC;
- Criação de novo processo de avaliação de conflito de interesse;
- Criação de novos procedimentos e/ou instrumentos para melhoria do processo de verificação de situações de nepotismos;
- Elaboração de regimento interno ou normativo equivalente da Corregedoria da ANAC;
- Fortalecimento da Comissão de Ética da ANAC, a fim de que possa atender plenamente as suas atribuições institucionais.

A Agência também avançou no tocante à oferta de serviços públicos prestados em meio de digital, com destaque para o início da emissão do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) dos profissionais de aviação civil em formato totalmente digital. Adicionalmente, a Agência aderiu ao Plano de Transformação Digital do Ministério da Infraestrutura, que prevê a digitalização de todos os serviços em até 2 anos.

A avaliação também apontou a necessidade de aprimoramento do processo de segurança da informação. Com isso, a ANAC aprovou, por meio da Instrução normativa nº 128, de 06/11/2018, a sua nova Política de Segurança da Informação e Comunicações (PoSIC). Posteriormente, a Agência publicou algumas normas complementares, como a Norma Complementar nº 04, que trata da Política de Cópia de Segurança (Backup) e Restauração de Dados (Restore), e a Norma Complementar nº 05, que dispõe sobre a Gestão de Incidentes de Segurança em Redes de Computadores da ANAC.

Por fim, destaca-se a consolidação do modelo de gestão de riscos da Agência. Com efeito, em 2019 foi publicado, em âmbito interno, o Manual de Referência de Gestão de Riscos dos Processos Organizacionais. Maiores detalhes acerca da Gestão de Riscos da ANAC serão apresentados no tópico “Riscos, Oportunidades e Perspectivas”.

Cumpre salientar que a ANAC considera de extrema relevância os levantamentos de governança e gestão realizados pelo TCU, uma vez que auxiliam na identificação de pontos que necessitam de aprimoramento e orientam o desenvolvimento de iniciativas e boas práticas no âmbito da gestão e governança da Agência.

RISCOS, OPORTUNIDADES E PERSPECTIVAS

RISCOS, OPORTUNIDADES E PERSPECTIVAS

Estrutura de Gestão de Riscos e Controles Internos

A gestão de riscos na Agência teve sua implantação prevista no Plano Estratégico 2015 - 2019, por meio do Objetivo Estratégico “Aprimorar o processo decisório e desenvolver a inteligência organizacional e da Estratégia” e da iniciativa “Aprimorar a gestão corporativa de riscos voltada à execução da estratégia”. Em 2017 foi publicada a Instrução Normativa Conjunta MP/CGU nº 01/2016, que definiu que os órgãos e entidades do Poder Executivo Federal deveriam instituir a política de gestão de riscos em até 12 meses.

Para a concretização das iniciativas estratégicas e atender a IN MP/CGU, a Diretoria Colegiada da ANAC publicou a Política de Gestão de Riscos Corporativos da ANAC e instituiu o Comitê de Governança, Riscos e Controle, por meio Instrução Normativa Nº 114, de 09 de maio de 2017.

Além disso, no que tange à abordagem de gestão dos riscos da ANAC, estabeleceu-se uma estrutura adaptada do modelo de três linhas de defesa (Instituto dos Auditores Internos – IIA), conforme figura abaixo:

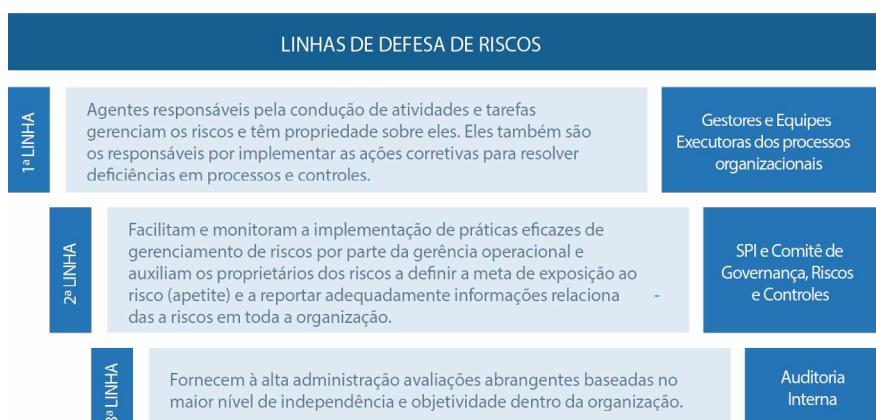


Figura 22 – Linhas de defesa de riscos.

O art. 6º da Instrução Normativa ANAC nº 114/2017 estabelece que os riscos corporativos da ANAC possuem as seguintes dimensões, apresentadas na Figura a seguir.



Figura 23 – Dimensões de riscos.

- Riscos estratégicos: podem afetar o alcance aos objetivos estratégicos da Agência, podendo envolver os projetos estratégicos e aspectos dos ambientes interno e externo que impactam sua atuação.
- Riscos dos processos organizacionais: podem afetar o alcance aos objetivos dos processos da Agência, podendo impactar na missão institucional da Agência.
- Riscos à segurança do setor de aviação civil: inerentes e sistêmicos do setor de aviação civil e da atuação dos entes regulados que afetem a segurança do transporte, sendo tratados e gerenciados no âmbito das competências regulatórias e fiscalizatórias da Agência.

Outro marco importante na implantação da gestão de riscos na ANAC, foi a publicação da Portaria nº 2.352, de 02 de agosto de 2019, que estabeleceu o apetite de risco da ANAC, bem como os limites de alçada para comunicação e tratamento dos riscos.

No que tange à dimensão dos riscos estratégicos, a ANAC incluiu a identificação desses riscos em seu novo ciclo de elaboração do Planejamento Estratégico 2020 – 2026, reconhecendo a importância desses fatores para o atingimento dos objetivos estratégicos da Agência. O processo de elaboração do novo Plano Estratégico contou com a revisão da identidade estratégica, dos objetivos estratégicos, dos indicadores e a análise de contexto interno e externo, identificando os riscos mais relevantes para o atingimento da estratégia.

A ANAC identificou diversas oportunidades para os próximos anos, como a retomada do crescimento econômico e o aumento de investimentos estrangeiros na infraestrutura brasileira, que poderá possibilitar o aumento do número de passageiros transportados pelo modal aéreo bem como a entrada de novas empresas no mercado; o surgimento de tecnologias como os Veículos Aéreos não Tripulados (VANTs) e como os Veículos com decolagem e pouso verticais (VTOLs), que demandarão esforços para novas regulações e modificações na infraestrutura aeroportuária existente.

Os problemas e ameaças identificados durante a análise SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats*) podem ser considerados como as principais fontes específicas dos riscos Estratégicos da ANAC. Dentre as principais incertezas identificadas que podem influenciar o atingimento dos objetivos da ANAC, pode-se citar a elaboração do novo Código Brasileiro de Aeronáutica em discussão no Congresso Nacional, a reforma administrativa e a dotação orçamentária da Agência para os próximos anos.

No que concerne à gestão dos riscos relacionados aos processos organizacionais da ANAC, desenvolveu-se metodologia apropriada, que considera as particularidades da Agência.

Dessa maneira, o processo de gestão de riscos dos processos organizacionais da ANAC pode ser segregado, para fins didáticos, em duas grandes etapas:

- Definição do perfil dos processos organizacionais: a primeira etapa diz respeito à classificação e priorização dos processos organizacionais, conforme sua criticidade, para o gerenciamento de riscos e respectivos prazos;
- Processo de Gerenciamento de Riscos: a segunda etapa diz respeito ao processo de gerenciamento de risco propriamente dito, envolvendo as etapas de levantamento preliminar, entendimento do contexto, identificação, análise, avaliação, tratamento dos riscos, comunicação, monitoramento e análise crítica.

A ANAC executa um total de 142 processos de negócio. Desse total, foram realizados os mapeamentos dos riscos de 11 processos de negócio, sendo identificados um total de 97 riscos.

Programa de Integridade

Em 2019, a ANAC deu continuidade à implementação das medidas de tratamento previstas no Plano de Integridade aprovado em novembro de 2018. As medidas estabelecidas visam a mitigar riscos de eventos e situações que possam causar impactos negativos aos resultados da ANAC, bem como proporcionar oportunidades de melhoria no desempenho da organização e na entrega de bens e serviços à sociedade.

A partir da identificação contínua de riscos de integridade da Agência, a Unidade Gestora da Integridade (UGI) coordenou, em conjunto com as áreas responsáveis, o processo de execução das ações necessárias para mitigação (resposta) de tais riscos. Foram elaboradas 15 ações de tratamento para os riscos de integridade identificados, as quais foram endereçadas às áreas responsáveis.

Importantes ações foram concluídas no ano de 2019, tais como a publicação de normativo sobre conflito de interesse, o aprimoramento do processo de identificação das situações de nepotismo para todos os colaboradores (servidores e terceirizados), e a implementação de mecanismos de fortalecimento da Comissão de Ética da ANAC. O Plano de Integridade possui, ainda, outras ações em fase de andamento, com previsão de conclusão para 2020.

As figuras abaixo apresentam o quantitativo e o percentual das principais ações de tratamento de riscos à integridade concluídas em 2019, e ainda em andamento na ANAC.

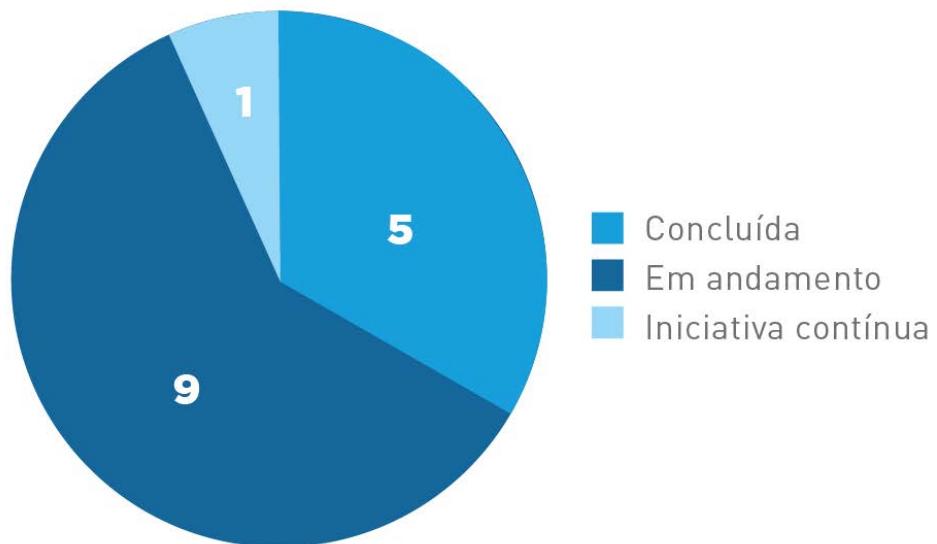


Figura 24– Ações de tratamento de riscos à integridade.

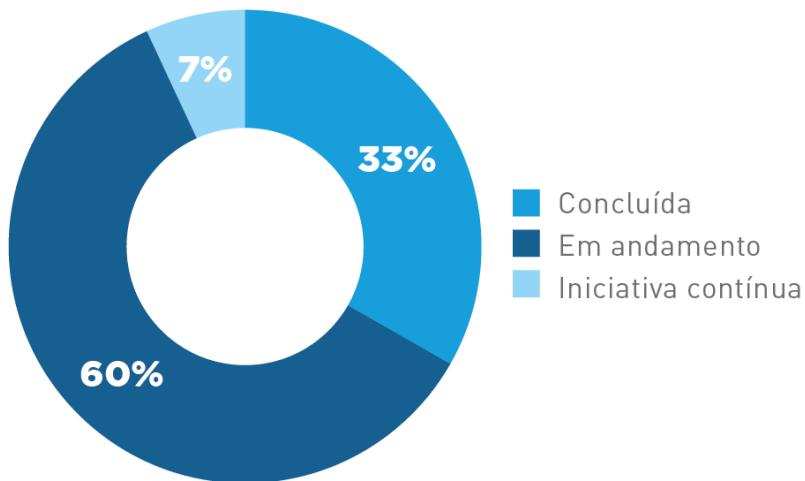


Figura 25– Ações de tratamento de riscos à integridade.

Por fim, outro fato relevante a ser destacado foi a publicação da Instrução Normativa ANAC nº 128, de 6 de novembro de 2018, que aprova a Política de Segurança da Informação e Comunicações - PoSIC no âmbito da ANAC. A PoSIC tem como objetivo principal preservar a disponibilidade, integridade, confidencialidade e autenticidade das informações mantidas e tratadas pela ANAC, dotando a agência de instrumentos jurídicos, normativos e organizacionais e promovendo a capacitação de recursos humanos para esse fim.

A PoSIC/ANAC aplica-se no âmbito da Agência, englobando todos os servidores, colaboradores, fornecedores, prestadores de serviços e estagiários que, oficialmente, executem atividades vinculadas à atuação institucional e, no que couber, ao relacionamento da Agência com agentes credenciados, órgãos e entidades públicos ou privados. Dentre as diretrizes estabelecidas pela PoSIC para a Gestão de Segurança da Informação e Comunicações – GSIC/ANAC, destaca-se a de mitigar os riscos associados aos ativos da informação utilizados pelos servidores, colaboradores, estagiários e público externo da ANAC. Além disso, a PoSIC, bem como as normas complementares dela decorrentes, deverão estar alinhadas à Política de Gestão de Riscos Corporativos da ANAC. Consoante estabelece a IN ANAC nº 128/2018, a estrutura normativa da GSIC/ANAC segue o desenho apresentado na figura abaixo.





RESULTADOS E DESEMPENHO DA GESTÃO

RESULTADOS E DESEMPENHO DA GESTÃO

Resultados alcançados frente aos Objetivos Estratégicos e às Prioridades da Gestão

Regulamentação



De forma geral, o Macroprocesso de Regulamentação compreende os processos relacionados ao estabelecimento de requisitos a entidades do sistema de aviação civil por meio da elaboração e atualização de atos normativos de competência da ANAC.

Compete à ANAC regular o setor de aviação, à exceção das atividades de controle do espaço aéreo e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos. As normas da ANAC – Resoluções e Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) – estabelecem conceitos, práticas e procedimentos relacionados a diversas áreas da aviação civil e são elaborados em consonância com padrões internacionais. Na busca pela melhoria contínua e pela excelência no desempenho de suas atividades, a ANAC vem atualizando periodicamente seus regulamentos e normas.

A atividade regulatória do transporte aéreo pode ser dividida em quatro temáticas: *safety* (segurança operacional), *security* (segurança contra atos

de interferência ilícita – AVSEC), regulação econômica de aeroportos e acompanhamento do mercado de transporte aéreo. Os dois primeiros temas são comumente associados à regulação técnica, ao passo que os dois últimos, à regulação econômica.

É importante conhecer a diferença entre os conceitos de *safety* e *security*. O primeiro refere-se ao estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens decorrentes de um evento não intencional se reduz ou se mantém em um nível aceitável, ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos. Os aspectos que abrangem *safety* contemplam a aeronavegabilidade do produto aeronáutico (aeronave), a proficiência técnica dos pilotos e demais tripulantes, a integridade e adequação da infraestrutura aeroportuária, o sistema de comunicação entre pilotos e torre de controle de espaço aéreo e a interação entre todos esses componentes.

Por seu turno, *security* refere-se à proteção da aviação civil contra atos intencionais que ameacem ou coloquem em risco pessoas ou bens, por meio de medidas preventivas e recursos humanos e materiais. Para tanto, as ações que promovem *security* envolvem as medidas de inteligência, o controle de acesso às áreas que permitem intervenção nas operações aéreas, o treinamento de pessoas especializadas e a adoção de procedimentos e de equipamentos que identifiquem dispositivos com potencial de utilização contra a aviação civil.

No que tange à regulação econômica, o enfoque da Agência é buscar o maior nível de concorrência possível. No caso do transporte aéreo, por se tratar de um mercado competitivo, vigora o regime de liberdade de rotas e tarifas, cabendo à ANAC monitorar e acompanhar o mercado, de forma a avaliar oportunidades de redução de entraves institucionais à promoção de maior concorrência, bem como subsidiar o processo de formulação

de políticas públicas para o setor aéreo. No caso dos aeroportos, a Agência busca estabelecer regras e incentivos que promovam o equilíbrio entre os diferentes elos que atuam nos aeroportos e inibam as possibilidades de exercício de poder econômico, garantindo maior qualidade na infraestrutura com modicidade tarifária.

Objetivos Estratégicos

O Plano Estratégico 2015-2019 estabeleceu os seguintes objetivos estratégicos associados ao Macroprocesso de Regulamentação:

- Manter atualizado o arcabouço regulatório; e
- Promover a melhoria da qualidade regulatória e dos mecanismos de participação social.

O primeiro se refere ao desafio de promover a permanente atualização do arcabouço regulatório, de forma tempestiva, mas sem surpreender os regulados e a sociedade. Já o segundo objetivo está relacionado à promoção de uma regulação efetiva e transparente, por meio do fortalecimento da avaliação de impacto regulatório e da participação social no processo de elaboração normativa.

Metas relacionadas ao Macroprocesso de Regulamentação

As Portarias ANAC nº 3.413 e nº 3.415, de 06 de novembro de 2018, definiram, respectivamente, as metas globais e intermediárias da ANAC para o seu 10º Ciclo de Avaliação, que compreendeu o período de 1º de novembro de 2018 a 31 de outubro de 2019.

Para o Macroprocesso de Regulamentação, definiu-se a seguinte meta global:

Macroprocesso de Regulamentação	
Meta Global	Cumprir 80% da meta intermediária relativa à Agenda Regulatória
Forma de Cálculo	Cumprimento da meta intermediária de regulamentação
Realizado	100%
Resultado Final	100%

Tabela 1: Meta Global do Macroprocesso de Regulamentação.

Adicionalmente, definiu-se a seguinte meta intermediária:

Indicador	Meta	Apurado	Resultado
Percentual de cumprimento do programado na Agenda Regulatória	≥ 50%	73%	100%

Tabela 2: Meta Intermediária do Macroprocesso de Regulamentação.

Projetos Estratégicos

Projetos em desenvolvimento relacionados aos objetivos e às metas afetos ao Macroprocesso de Regulamentação:

- Projeto Novo Código Brasileiro de Aviação Civil;
- Projeto Qualidade Normativa.

Projetos Estratégicos relacionados ao Macroprocesso de Regulamentação

Projeto Novo Código Brasileiro de Aviação Civil

Esse projeto tem o objetivo de propor um aprimoramento do marco legal (legislação primária) de aviação civil. Dentre as propostas, está a minimização da prescrição, o aumento dos níveis de eficiência e de bem-estar social e a garantia dos níveis de segurança adequados.

Projeto Estratégico Qualidade Normativa

A fim de aumentar a qualidade do processo normativo da ANAC, iniciou-se em 2018 o Projeto Qualidade Normativa, com conclusão prevista para 2020.

Dentre os produtos já entregues, tem-se o Guia de Boas Práticas em Análise de Impacto Regulatório da ANAC, a gestão do estoque regulatório e o Guia de Boas Práticas sobre Participação Social no processo normativo.

Com a implementação deste projeto, espera-se aprimorar o processo normativo da Agência, tornando-o mais rápido, efetivo e padronizado, além de ampliar a participação social.

Principais ações e resultados no âmbito do Macroprocesso Regulamentação

Em 2019, o esforço empreendido pela ANAC no sentido de aprimorar o arcabouço normativo e, consequentemente, promover a melhoria na qualidade regulatória, resultou em:

- edição de 13 novos normativos, sendo 10 resoluções de cunho normativo e 3 Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs;

- alteração de 50 normativos, sendo 15 resoluções de cunho normativo, 31 RBACs e 4 Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica - RBHAs; e
- revogação de 11 normativos, sendo 4 resoluções de cunho normativo, 1 Instrução de Aviação Civil - IAC, 1 portaria normativa expedida pelo Departamento de Aviação Civil - DAC e 2 RBHAs.

O ano de 2019 representou para a ANAC um ano de padronização e consolidação de melhores práticas relacionadas ao processo normativo, aprimoramento do processo de Análise de Impacto Regulatório e seus mecanismos de participação social. Foram editados três guias que trazem importantes avanços para a melhoria da qualidade regulatória: os já citados Guia de Análise de Impacto Regulatório e Guia de Participação Social, e o Guia de Mensuração da Carga Administrativa. Todos eles alinhados às recomendações da Casa Civil e às diretrizes regulatórias estabelecidas no âmbito da OCDE.

Depreende-se, a partir dos dados expostos, o incremento no esforço da ANAC no sentido de manter atualizados os normativos afetos à sua competência legal, sobretudo por meio da alteração dos normativos vigentes.

A lista com as Resoluções publicadas pela ANAC em 2019 encontra-se no Anexo I.

Agenda Regulatória 2019-2020

A Agenda Regulatória da ANAC é o documento que define, para o horizonte de dois anos, os temas regulatórios que terão atuação prioritária da Agência. A Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2019-2020 foi instituída por meio da Portaria nº 3.834, de 13 de dezembro de 2018, sendo inicialmente composta por 26 temas, 7 deles migrados da Agenda anterior.

O processo de elaboração da Agenda 2019-2020 buscou dar continuidade aos processos normativos que já estavam em andamento e eleger novos temas alinhados ao Planejamento Estratégico da Agência e às necessidades do setor. Foram realizadas consultas internas e externas, além de sessões públicas em Brasília e São Paulo, de forma que a ANAC pudesse colher contribuições para a definição dos temas prioritários.

Em 2019, a ANAC planejou a realização de 38 etapas da Agenda, e executou 28 etapas, o que representa uma execução de 73,7%. A tabela abaixo apresenta os temas finalizados em 2019 da Agenda 2019-2020:

Tema	Título do Tema	Produtos
1	Remodelagem dos Serviços de Transporte Aéreo Público	Resolução Nº 526, de 06 de agosto de 2019 Resolução Nº 527, de 02 de agosto de 2019 Relatório “Orientações Normativas - Novo RBAC e seus Paradigmas” (SEI Nº 2748027)
4	Projeto de aeródromos	Resolução Nº 529, de 12 de setembro de 2019 Resolução Nº 513, de 16 de abril de 2019
5	Critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC)	Resolução Nº 517, de 14 de maio de 2019 14 Instruções Suplementares: 153.37-001A, 153.403-001A, 153.405-001A, 153.407-001A, 153.409-001A, 153.413-001A, 153.417-001A, 153.421-001A, 153.423-001A, 153.425-001A, 153.427-001A, 153.429-001A, 153.431-001A, 153.433-001A
7	Contabilidade regulatória para aeroportos	Resolução Nº 522, de 18 de julho de 2019
23	Metodologia de cálculo dos valores de indenização por investimentos não amortizados	Resolução Nº 533, de 07 de novembro de 2019

Tabela 3: Temas da Agenda Regulatória 2019-2020 finalizados em 2019.

Também em 2019, foram concluídos alguns temas da Agenda Regulatória 2017-2018, conforme a tabela a seguir:

Tema	Título do Tema	Produtos
5	Edição do RBAC 141 – certificação e requisitos operacionais centros de instrução de aviação	Resolução Nº 514, de 25 de abril de 2019
11	Edição do RBAC 90 – Requisitos para operações especiais de aviação pública	Resolução Nº 512, de 11 de abril de 2019
21	Requisitos para gestores Responsáveis e gestores de SGSO de operadores de aéreos, escolas e centros de treinamento, de organizações de manutenção aeronáutica e de operadores de aeródromos	Resolução Nº 503, de 07 de fevereiro de 2019
23	Manutenção preventiva de pilotos	Resolução Nº 509, de 14 de março de 2019
30	Edição do RBAC 117 – requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana	Resolução Nº 507, de 14 de março de 2019
35	Simplificação da regulação de preços aplicável à Infraero	Resolução Nº 508, de 14 de março de 2019

Tabela 4: Temas da Agenda Regulatória 2017-2018 finalizados em 2019.

Por fim, cumpre mencionar que a Agenda passou por duas revisões em 2019, uma extraordinária disciplinada pela Portaria ANAC nº 2.589/2019, e outra ordinária promovida pela portaria ANAC nº 3.775/2019. Com as alterações, a Agenda agora conta com 28 temas.



SAIBA MAIS:

A lista completa de temas da Agenda Regulatória e o acompanhamento da execução podem ser acessados pelo link:
<https://www.anac.gov.br/participacao-social/agenda-regulatoria>

Certificação e Outorga



A Certificação corresponde ao conjunto de atividades de competência da ANAC destinadas a verificar e atestar que um profissional, produto, empresa, processo ou serviço atende aos requisitos estabelecidos em regulamentação da aviação civil, visando a proteger e resguardar o interesse público, conforme as disposições da legislação, e no interesse da segurança e da qualidade dos serviços aéreos.

São produtos dos processos de certificação as autorizações, homologações, habilitações, licenças, certificados, entre outros documentos pelos quais a ANAC certifica que as empresas, escolas, centros de instrução AVSEC, tripulantes, oficinas de manutenção, projetos de produtos aeronáuticos e aeronaves, entre outros, cumprem os requisitos estabelecidos pela Agência e, portanto, podem começar a operar no sistema de aviação civil.

Já a Outorga engloba o conjunto de atividades desempenhadas pela ANAC com o propósito de autorizar, delegar, permitir ou conceder a um interessado a prerrogativa de operar serviço público regulado pela Agência, obedecidas as condições de segurança e qualidade previstas nos processos de Certificação. Toda vez que uma empresa pretende explorar comercialmente um serviço aéreo público – transporte aéreo regular, táxi-aéreo ou serviços aéreos especializados –, ela tem de obter uma outorga aprovada pela Diretoria da ANAC. Para a concessão dessa outorga, além da certificação de segurança operacional expedida pela Agência, a empresa deve apresentar uma série de documentos que demonstre o cumprimento de diversos requisitos de ordem jurídica e societária estabelecidos em lei. Outro exemplo de outorga diz respeito à concessão de aeroportos à iniciativa privada, com vistas a atrair investimentos e melhorar a infraestrutura aeroportuária e o atendimento aos usuários do transporte aéreo. Similarmente, a concessão da outorga envolve a demonstração do cumprimento de diversos requisitos jurídicos e, em paralelo, o cumprimento dos requisitos técnicos de segurança e qualidade.

Objetivos Estratégicos

No que se refere ao Macroprocesso de Certificação e Outorga, o Plano Estratégico 2015-2019 estabeleceu os seguintes objetivos estratégicos:

- Ampliar a eficiência e a eficácia nos processos de certificação; e
- Aprimorar os processos de outorga de exploração de serviços aéreos e aeroportuários.

O primeiro orienta a concentração de esforços na eliminação de quaisquer erros formais no processamento dos pedidos de certificação, bem como na redução dos prazos de processamento, assegurando que todos os requisitos de certificação estejam sendo devidamente observados. Já o segundo objetivo se refere à implementação de processos mais céleres e menos burocratizados nos procedimentos de outorga,

autorização e concessões de exploração de serviços aéreos, e à institucionalização e otimização dos processos de outorga de serviços aeroportuários.

Metas relacionadas ao Macroprocesso de Certificação e Outorga

Conforme mencionado, as Portarias ANAC nº 3.413 e nº 3.415, de 06 de novembro de 2018, definiram, respectivamente, as metas globais e intermediárias para o seu 10º Ciclo de Avaliação.

Para o Macroprocesso de Certificação e Outorga, definiu-se a seguinte meta global:

Macroprocesso de Certificação e Outorga	
Meta Global	Meta
	Concluir 80% dos processos de certificação nos prazos e quantidades definidos
Forma de Cálculo	$\frac{\sum \text{Resultados metas intermediárias de Certificação}}{\text{Quantidade de metas de Certificação consideradas}}$
Realizado	100%
Resultado Final	100%

Tabela 5: Meta Global do Macroprocesso de Certificação e Outorga.

Já as metas intermediárias definidas foram:

Indicador	Meta	Apurado	Resultado
Percentual de processos de licenças e habilitações com análise concluída em até 30 dias	$\geq 80\%$	98,7%	100%
Tempo médio de emissão do primeiro Certificado de Aeronavegabilidade (CA)	≤ 8 dias	4,83%	100%
Percentual de solicitações de autorização prévia de construção / autorização prévia de modificação de características físicas de aeródromos públicos respondidos em até 60 dias	$\geq 90\%$	100%	100%
Percentual de emissão de certificado operacional de aeroporto em até 120 dias.	$\geq 100\%$	100%	100%

Tabela 6: Metas Intermediárias do Macroprocesso de Certificação e Outorga.

Projetos Estratégicos e Temas da Agenda relacionados ao Macroprocesso de Certificação e Outorga

Os Projetos constantes no portfólio em 2019 e os temas da Agenda Regulatória associados aos objetivos afetos ao Macroprocesso de Certificação e Outorga são:

- Projeto Remodelagem dos Serviços de Transporte Aéreo Público;
- Projeto Implantação do novo Modelo de Certificação;
- Tema 09 – Requisitos para concessão de Certificados Médicos Aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas;
- Tema 13 – Requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis a aeronaves operadas segundo o RBAC 121 e 135;



- Tema 14 – Requisitos necessários para o desempenho das atividades de uma organização de manutenção aeronáutica;
- Tema 15 – Processo de Certificação Operacional de Aeroportos;
- Tema 20 – Regulamentação de outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras.

Principais ações, projetos e resultados no âmbito do Macroprocesso de Certificação e Outorga

Remodelagem dos Serviços de Transporte Aéreo Público

Esse projeto, concluído em 2019, teve o objetivo de estabelecer a base conceitual para o enquadramento das modalidades de prestação de serviços de transporte aéreo público, simplificando o processo de certificação.

O produto desse projeto foi a Resolução nº 526, de 06 de agosto de 2019, que aprovou emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nºs 01, 119, 121 e 135. Dentre as principais alterações, destaca-se:

- Extinção das espécies de operação previstas no antigo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 119 (por demanda, complementar, doméstica, bandeira e suplementar);
- Extinção da espécie de Ligação Aérea Sistemática (LAS) com revogação da IAC 202 -1001;
- Estabelecimento de novos parâmetros para o direcionamento dos requisitos técnicos de aeronavegabilidade e operacionais no processo de certificação de aeronaves e empresas aéreas;
- Operadores de aeronaves de até 19 assentos e 3.400kg devem estar inseridos na regulamentação do RBAC nº 135 tanto para operações regulares (agendadas) quanto para as operações não regulares (não agendadas). Já as operações com aeronaves acima de 19 assentos e mais de 3.400kg, deverão estar inseridas nas regras do RBAC nº 121.

Projeto Estratégico Implantação do novo Modelo de Certificação

Com o intuito de simplificar e diminuir os custos (diretos e indiretos) do atual processo de certificação de pessoal da aviação civil, está sendo desenvolvido o projeto “Implantação do novo Modelo de Certificação”, com conclusão prevista para 2020.

O escopo do referido projeto abrange o desenvolvimento dos normativos e procedimentos de suporte ao novo modelo de certificação, bem como a adaptação dos atuais sistemas e/ou desenvolvimento de novos sistemas de Tecnologia da Informação voltados à melhoria do processo de certificação de pessoal da aviação civil.

Dentre os produtos já entregues por esse projeto, destaca-se o início da emissão do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) dos profissionais de aviação civil em formato totalmente digital.

A expectativa em torno deste relevante projeto é aproximar a ANAC dos Instrutores e dos Examinadores Credenciados e estimular o desenvolvimento de um ambiente profissional favorável ao cumprimento dos requisitos de forma consciente, e ao desenvolvimento de cultura aeronáutica voltada à segurança de voo. Adicionalmente, espera-se otimizar o tempo de processamento das solicitações, com potencial de atingimento do prazo de 1 dia para a conclusão de uma solicitação de concessão ou revalidação de licenças e habilitações.

Certificação de Produtos Aeronáuticos

Por produto aeronáutico entende-se aeronave, motor ou hélice, assim como seus componentes e partes, incluindo qualquer instrumento, mecanismo, peça, aparelho, pertence, acessório e equipamento de comunicação, desde que sejam usados (ou se pretenda usar) na operação e no controle de uma aeronave em voo e que sejam instalados ou fixados à aeronave. Abrange, ainda, materiais e processos usados na fabricação de todos os itens acima.

A certificação de produto comprehende a avaliação e aprovação de dados de um projeto da aeronave, à luz das normas de aeronavegabilidade e ambientais estabelecidas. Além de garantir o cumprimento dos requisitos de segurança nacional impostos aos produtos aeronáuticos civis, as certificações empreendidas pela ANAC, alinhada com os processos realizados pelas principais autoridades aeronáuticas certificadoras no mundo, viabilizam acordos de segurança entre países, e favorecem a indústria, que acessa mais facilmente mercados internacionais pela redução de barreiras de natureza técnica.

Dentre as certificações realizadas em 2019, destaca-se a conclusão da aeronave Praetor 600, da Embraer, que teve início em 2016. Ainda, houve aumento nas certificações de drones (RPAS - remotely piloted aircraft system) em 2 A3 unidades, um crescimento esperado e relevante, tendo em vista que drones certificados pela ANAC são aqueles categorizados, nos termos do RBAC E-94, como classe 1 (peso máximo de decolagem maior que 150kg), devendo obter um Certificado de Tipo, conforme o RBAC 21.

As figuras a seguir apresentam a comparação entre as certificações de produtos aeronáuticos realizadas em 2019 e o comparativo com o ano de 2018.

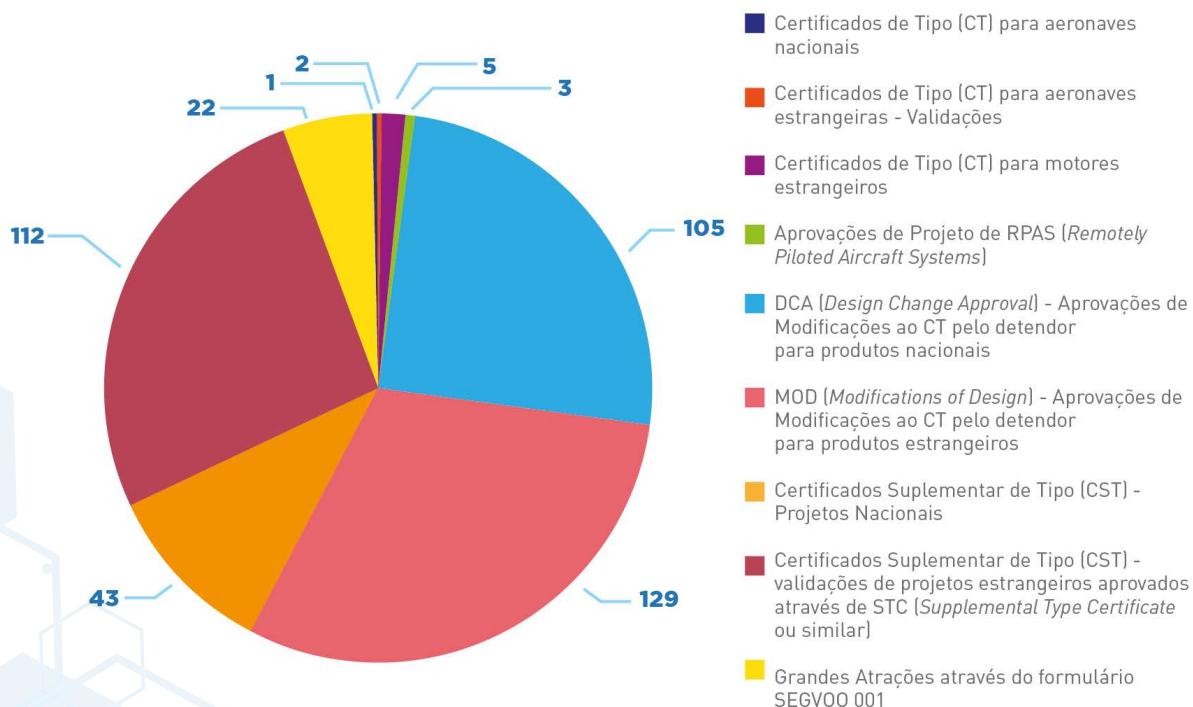


Figura 26 – Certificações de produtos aeronáuticos em 2019.

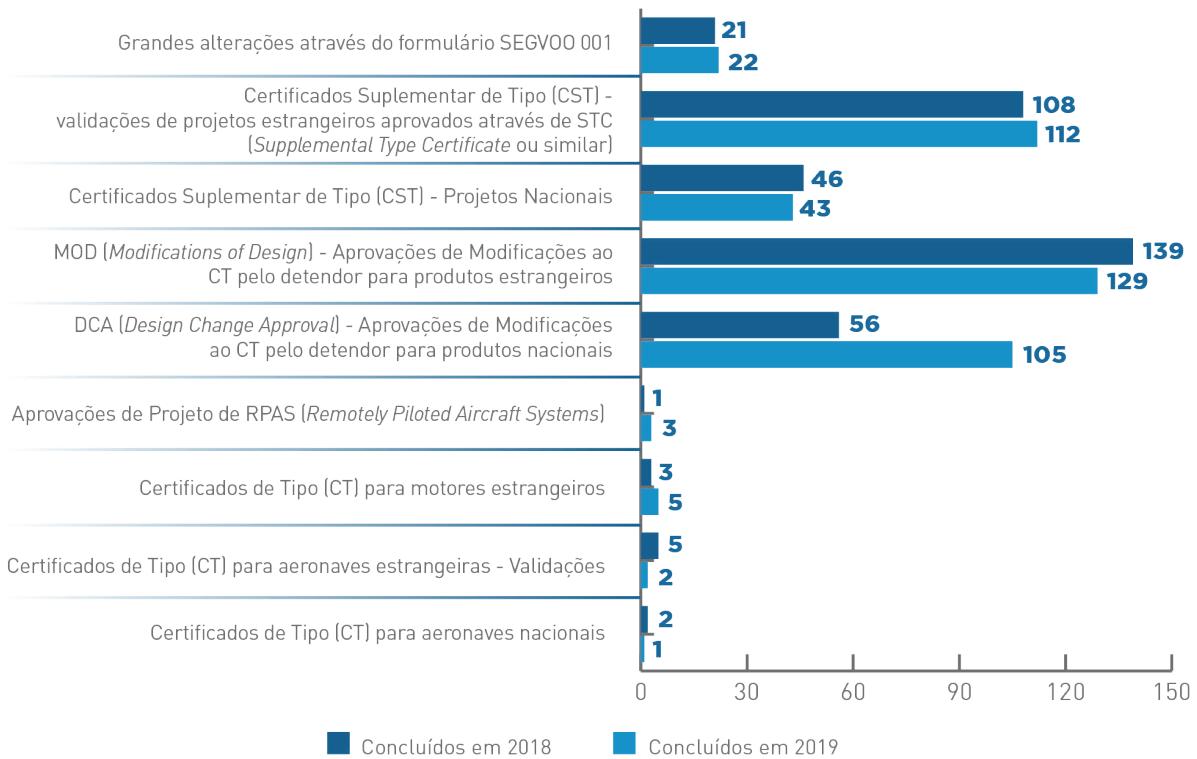


Figura 27 – Certificações de produtos aeronáuticos.

Certificações de organizações de manutenção de produto aeronáutico

Associada ao risco sobre a segurança operacional, a manutenção de aeronaves ou de seus componentes é uma atividade que só pode ser exercida por empresas devidamente certificadas para tal pela ANAC. As atividades executadas por organizações de manutenção aeronáutica estão diretamente ligadas às barreiras criadas pela regulação da aviação civil que visam prevenir a ocorrência de incidentes ou acidentes aeronáuticos.

Além disso, a certificação de organizações de manutenção compreende um processo empreendido de forma semelhante entre as principais autoridades aeronáuticas no mundo e esta semelhança é facilitadora de acordos de segurança entre países, além de favorecer o mercado de transporte aéreo, que acessa mais facilmente serviços de manutenção certificados no exterior.

Abaixo, os números de certificações de organizações de manutenção referentes a 2019:

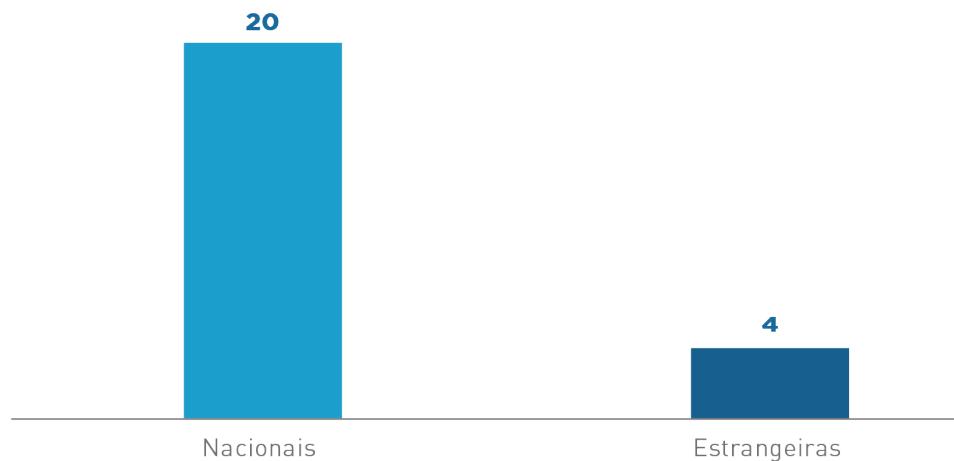


Figura 28 – Certificações de Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico.

Abaixo, tem-se a comparação com os anos anteriores e observa-se que o ano de 2019 apresentou os melhores resultados do último triênio quanto à entrada de novas organizações de manutenção no sistema de aviação civil:

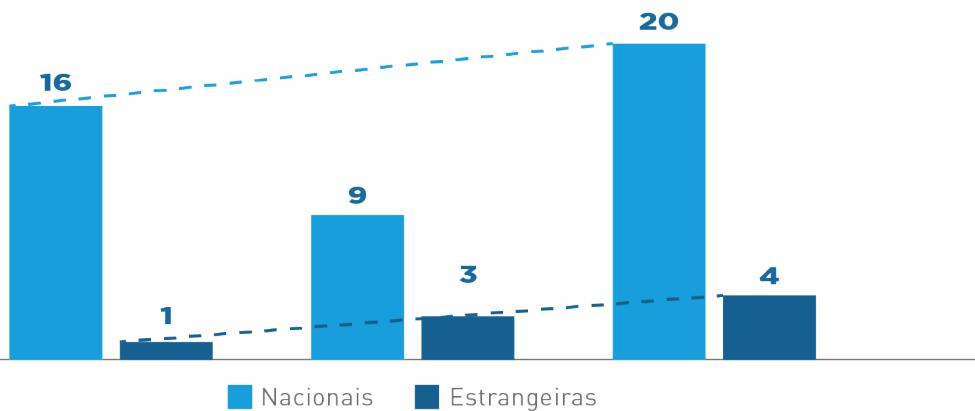


Figura 29 – Histórico das Certificações de Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico.

Registro de Aeronaves

O Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) é importante fonte de dados sobre o setor de aviação civil do país, o qual centraliza o registro de todas as matrículas de aeronaves, bem como aquisição e transferência de domínios. Abaixo, apresenta-se os números referentes aos registros de aeronaves em 2019, em comparação com o ano anterior. Neste ponto, cabe destacar o crescimento de registros de aeronaves, novas e usadas, registradas pela primeira vez no Brasil.

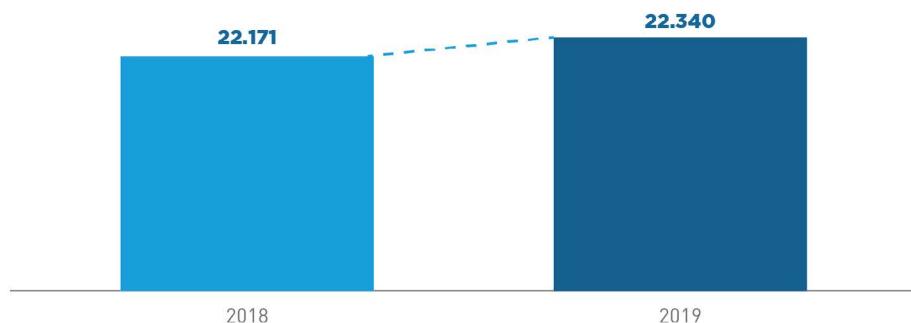


Figura 30 – Aeronaves registradas.

Certificação de Pessoal da aviação civil, Escolas e Centros de Treinamento

O processo de certificação de pessoas realizado pela ANAC tem o objetivo de assegurar a qualidade da formação dos pilotos, mecânicos de manutenção aeronáutica, despachantes operacionais de voo e comissários de voo. Os candidatos às licenças e habilitações nestas áreas devem se submeter aos exames de saúde e de conhecimentos teórico e prático (cheques), além de possuir a experiência compatível com a função que desejam exercer.

O conhecimento teórico para obtenção de uma licença é demonstrado por meio da aprovação em prova aplicada pela ANAC. A figura abaixo demonstra a quantidade de provas aplicadas para cumprimento de requisito teórico ao longo dos últimos 13 anos:

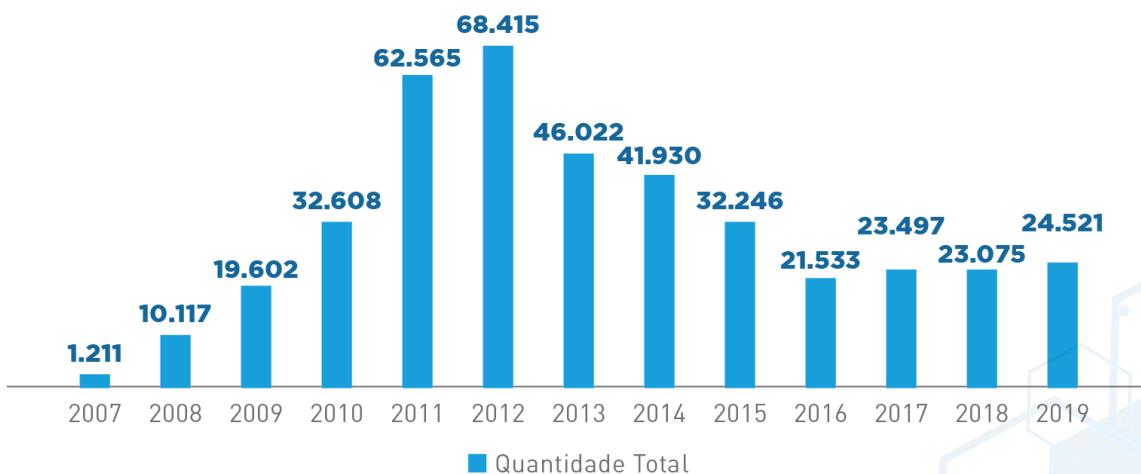


Figura 31 – Quantidade de Provas.



O gráfico abaixo apresenta o quantitativo de exames realizados em cada localidade, em 2019.

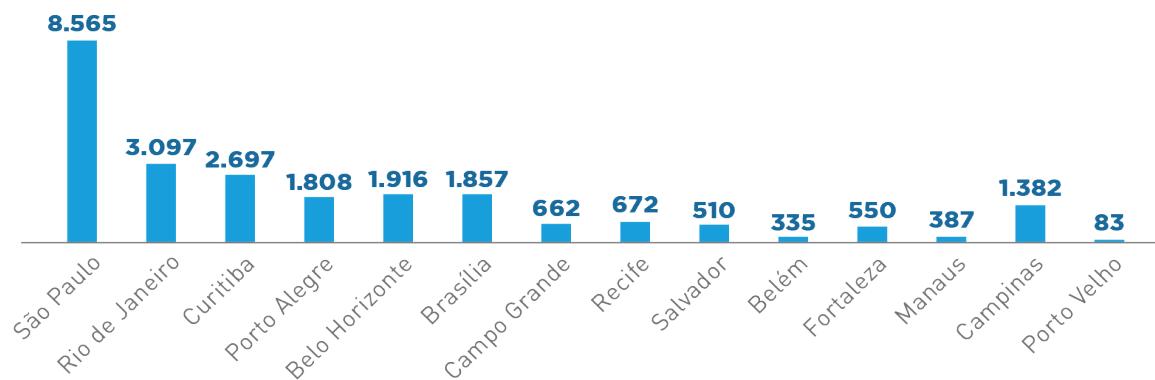


Figura 32 – Exames realizados por cidade.

Outro processo de certificação relativo ao pessoal de aviação civil refere-se à proficiência linguística, que avalia a pronúncia, estrutura, vocabulário, fluência, compreensão e interações do candidato, de acordo com os critérios estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Para aferir sua capacidade de falar e compreender a língua inglesa, os pilotos se submetem ao exame de proficiência linguística elaborado pela ANAC, o *Santos Dumont English Assessment*. A Tabela a seguir apresenta a quantidade de certificações em proficiência linguística emitida nos últimos três anos.

Processos de Certificação em Proficiência Linguística			
	2017	2018	2019
Jan	324	312	320
Fev	362	319	254
Mar	407	386	355
Abr	341	324	393
Mai	427	338	356
Jun	375	326	302
Jul	348	377	341
Ago	351	362	336
Set	416	315	277
Out	316	322	336
Nov	316	281	321
Dez	336	266	454
Total	4319	3928	4045

Tabela 7 - Processos de certificação em Proficiência Linguística.



Destaca-se que, em operações envolvendo aeronave civil brasileira em voos internacionais, é requerido, da tripulação técnica, um nível mínimo de proficiência linguística. O Nível Operacional (Nível 4) é o nível mínimo de proficiência requerido para comunicações radiotelefônicas. Os Níveis 1, 2 e 3 descrevem os níveis de proficiência linguística Pré-elementar, Elementar e Pré-operacional, respectivamente, os quais correspondem a um nível de proficiência abaixo do requisito mínimo de proficiência linguística da OACI. No geral, a escala serve como padrão de referência para treinamentos e testes, auxiliando os candidatos a atingirem o Nível Operacional (Nível 4) da OACI.

A tabela abaixo relaciona as certificações emitidas aos níveis de proficiência alcançados nos exames:

Nível	Quantidade
1	21
2	60
3	1090
4	2315
5	559

Tabela 8: Níveis de Proficiência.



SAIBA MAIS:

A Agência disponibiliza em sua página na internet informações sobre os processos de certificação em Proficiência Linguística, que podem ser consultadas no endereço

<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/processo-de-licencas-e-habilitacoes/proficiencia-linguistica>

As Escolas de Aviação Civil ministram treinamentos para a formação de pilotos, mecânicos de manutenção aeronáutica, mecânicos de voo, comissários de voo e despachantes operacionais de voo. É obrigatório que tais instituições sejam autorizadas pela ANAC.

Em 2019, foram homologados 127 cursos, e autorizadas (ou tiveram renovadas suas autorizações) a funcionar 25 instituições educacionais. No mesmo período foram concluídos os processos de validação de 5 Centros de Treinamento de Aviação Civil estrangeiro: *Simcom Aviation Training, BAA Training, Ryanair ATO, FSC Flight Simulation Company e ATR Training Center*.

Nos últimos anos, com o implemento de melhorias nos processos internos da Agência, tem havido uma significativa redução do número de processos de certificação de pessoal e de instituições à espera de conclusão, bem como uma redução no tempo médio de duração desses processos. Esse último indicador, que chegou a ser de 124 dias em 2012, foi de cerca de 12 dias no ano de 2019. Essa evolução pode ser vista na figura a seguir:

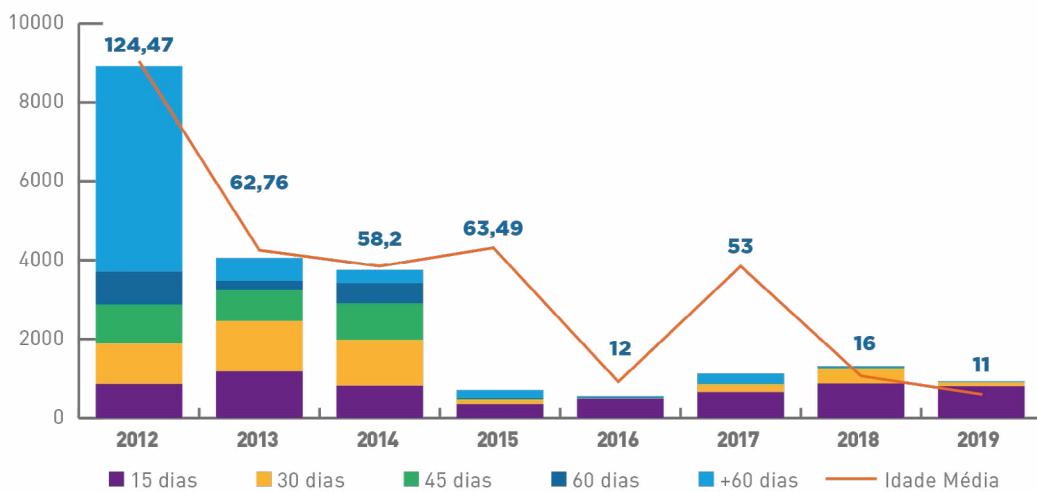


Figura 33 – Estoque e tempo de duração de processos de certificação de pessoal.

A Licença é o documento emitido pela ANAC que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos como idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à referida licença. A Habilitação, por sua vez, é uma autorização associada a uma licença, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação e as atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença. Só pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil quem seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações válidas e apropriadas à aeronave, à operação realizada e à função desempenhada a bordo. O quadro abaixo mostra o quantitativo de licenças emitidas, por categoria, durante o ano de 2019:

Licença	Quantidade
COM - Comissário	839
CPA – Piloto Aerodesportivo	609
CPD – Piloto desportivo	11
CPR – Piloto de Recreio	61
DOV – Despachante Operacional de Voo	13
MMA – Mecânico de Manutenção Aeronáutica	662
PCH – Piloto Comercial - Helicóptero	111
PCM – Piloto Comercial - Avião	977
PLA – Piloto de Linha Aérea - Avião	382
PLH – Piloto de Linha Aérea - Helicóptero	33
PPB – Piloto de Balão Livre	17
PPH – Piloto Privado - Helicóptero	190
PPL – Piloto de Planador	77
PPR – Piloto Privado – Avião	1623
Total	5605

Tabela 9: Licenças emitidas, por categoria, em 2019.



A tabela abaixo apresenta a quantidade de licenças de pessoal emitidas ao longo dos últimos anos:

Ano	Quantidade de Licenças
2019	5605
2018	4878
2017	4825
2016	4889
2015	6896
2014	7423
2013	8033
2012	8446
2011	8286
2010	6856

Tabela 10: Licenças de pessoal.

Certificação operacional de aeroportos

O processo de certificação de aeroportos é regido pelo RBAC 139, que une em si a avaliação da infraestrutura e da capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC. Assim, quando um operador de aeródromo recebe um certificado da ANAC, significa que há: (i) compatibilidade entre as operações de aeronaves e a infraestrutura disponível e (ii) capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC relativos à segurança operacional, comprovada por meio do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) aprovado pela ANAC.

A tabela abaixo apresenta a quantidade de portarias de certificação e de certificados operacionais de aeroportos emitidos nos últimos 3 anos. Faz-se necessário esclarecer que o item “Portarias de certificação emitidas” contabilizam os processos em que foram emitidas novas portarias de certificação e também as atualizações de portarias já existentes. Já o item “Novos aeroportos certificados” contabilizam apenas as portarias de aeroportos que ainda não tinham nenhuma portaria publicada.

Certificações Operacionais de Aeroportos	2017	2018	2019
Portarias de certificação emitidas	18	16	17
Novos aeroportos certificados	7	6	10

Tabela 11: Certificações Operacionais de Aeroportos.

SAIBA MAIS:

A Agência disponibiliza em sua página na internet a lista dos certificados operacionais de aeroportos já emitidos, além do rol dos aeródromos com processo de certificação operacional em andamento. Essas e outras informações acerca do processo de certificação operacional podem ser consultadas no endereço:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/certificacao/certificacao-operacional-de-aeroportos>

Certificação AVSEC

As organizações que atuam no transporte aéreo internacional enfrentam o permanente desafio de garantir a proteção de suas operações contra grupos terroristas ou criminosos que buscam explorar as vulnerabilidades do sistema de aviação civil para perpetrar ataques e crimes diversos.

No Brasil, a ANAC possui a missão institucional de regular e fiscalizar a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (*Aviation Security – AVSEC*), garantindo a aplicação, em âmbito nacional e dentro de suas competências, das normas e práticas recomendadas no Anexo 17 à Convenção de Chicago, nas operações internacionais e nas domésticas, no que couber, em função de avaliações de risco associadas ao sistema.

A certificação AVSEC visa a atestar que os regulados, dentro de sua área de atuação, possuem a capacidade adequada para atuar na aviação civil. No contexto AVSEC, o processo de certificação é aplicável aos operadores de aeródromo, operadores aéreos e centros de instrução, sendo conduzida através de processos de aprovação do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) e manuais de procedimentos. As tabelas a seguir apresentam alguns dados das atividades de certificação AVSEC realizadas nos últimos 3 anos.

Certificações AVSEC de Aeroportos	2017	2018	2019
Aeroportos com PSA aprovados	0	10	35

Tabela 12: Certificações AVSEC de Aeroportos.

Certificações AVSEC	2017	2018	2019
Profissionais AVSEC certificados	43.352	46.980	53.807
Instrutores AVSEC certificados	41	46	26
Centros de Instrução certificados	15	6	7

Tabela 13 Certificações AVSEC

Novas Concessões de Aeroportos

A concessão de aeroportos tem como objetivo atrair investimentos para ampliar e aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira e, consequentemente, promover melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Os níveis de qualidade dos serviços determinados para esses aeroportos, baseados em padrões internacionais, estão nos contratos de concessão, fiscalizados pela ANAC.

Dando continuidade às concessões, foi realizado, no dia 15 de março de 2019, o leilão relativo à concessão dos 12 aeroportos da 5^a rodada, agrupados nos Blocos Nordeste (Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Juazeiro do Norte e Campina Grande), Sudeste (Vitória e Macaé) e Centro-Oeste (Cuiabá, Sinop, Rondonópolis e Alta Floresta). Esses aeroportos respondem por 9,5% do mercado doméstico, com quase 20 milhões de passageiros/ano. Foi a primeira rodada de concessão de aeroportos em blocos.

Os lances iniciais mínimos foram de R\$ 171 milhões para o Bloco Nordeste; R\$ 46,9 milhões para o Bloco Sudeste; e R\$ 800 mil para o Bloco Centro-Oeste. O resultado do leilão gerou um ágio de R\$ 2,16 bilhões (986%) em relação ao lance mínimo e rendeu ao Governo Federal o valor de R\$ 2,38 bilhões.

O Bloco Nordeste foi arrematado pela AENA, por R\$ 1,9 bilhão; o Bloco Sudeste ficou com a Zurich, que ofertou R\$ 437 milhões; e o Bloco Centro-Oeste ficou com o consórcio Aeroeste, com uma proposta de R\$ 40 milhões.

Os vencedores do certame pagarão também, após cinco anos de carência, outorga variável estabelecida em percentuais crescentes do 6º ao 10º ano, tornando-se constante a partir de então até o final da concessão. Novidade da 5ª rodada de concessões, a exigência de pagamento apenas de contribuição variável foi o mecanismo estabelecido para melhor adequar os contratos às oscilações de demanda e, consequentemente, de receita ao longo da concessão.

Os contratos de concessão foram assinados em setembro de 2019 e em outubro de 2019 tornaram-se eficazes para exploração dos aeroportos concedidos na 5ª rodada. Seguindo as regras estabelecidas nos referidos contratos, são condições para sua eficácia, o pagamento da contribuição inicial, a contratação dos seguros obrigatórios e a ciência da Concessionária acerca da emissão da Ordem de Serviço da Fase I. Tais requisitos foram implementados em 03/10/2019 para o Bloco Sudeste, em 04/10/2019, para os aeroportos do Bloco Centro-Oeste e em 09/10/2019, para o Bloco Nordeste. Com isso, iniciou-se a fase de transferência operacional, com as primeiras reuniões dos Comitês de Transição dos 12 aeroportos sendo acompanhadas pela ANAC, com previsão de finalização da Fase I-A no início de 2020.

Sexta Rodada de Concessões Aeroportuárias

Em 2019, foi publicado o Decreto Federal nº 9.972, de 14 de agosto de 2019, que qualifica no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República e inclui no Programa Nacional de Desestatização 22 aeroportos, divididos em 3 blocos (Sul, Central e Norte), aptos a integrarem a 6ª rodada de concessões aeroportuárias:

O Decreto fixa, ainda, a responsabilidade desta ANAC pela execução e acompanhamento das medidas de desestatização, bem como do Ministério da Infraestrutura para condução e aprovação dos estudos, projetos e levantamentos ou investigações necessárias à sua modelagem.

Nesse sentido, enquanto a Secretaria Nacional de Aviação Civil endereça e conduz os estudos técnicos preparatórios para a sexta rodada de desestatizações, cujos selecionados foram divulgados em 24 de dezembro de 2019, na Edição nº 248 do Diário Oficial da União, a ANAC já vem trabalhando internamente na construção dos documentos jurídicos necessários às novas concessões, devidamente adequados às peculiaridades dos ativos que serão delegados à iniciativa privada e, ainda, ao amadurecimento da regulação que tem desempenhado até aqui, a partir da experiência adquirida através da gestão dos contratos de concessão já em andamento.

A atuação da área técnica busca, por conseguinte, conformar-se ao cronograma pactuado pelo Governo Federal, de modo que tão logo seja disponibilizado o conteúdo dos estudos de viabilidade, técnica, econômica e ambiental dos vinte e dois aeroportos que se pretende desestatizar, encaminha-se à Diretoria Colegiada proposta de Audiência Pública que submete à sociedade civil as minutas de edital e contrato de concessão.

Outorgas para prestação de serviços aéreos

Sempre que uma empresa pretenda explorar comercialmente serviços aéreos públicos – transporte aéreo regular ou serviços aéreos públicos – é necessária a obtenção, dentre outros requisitos, de uma outorga aprovada pela Diretoria da ANAC.

Em 2019, foram processados 118 pedidos de novas outorgas ou renovações.

Alocação de Frequências Internacionais

A quantidade de frequências disponíveis para realização de serviços aéreos regulares internacionais entre o Brasil e cada país depende dos entendimentos negociados entre o Brasil e o respectivo país. No lado brasileiro, as frequências são alocadas pela ANAC, conforme demanda das empresas aéreas nacionais. Nos casos em que haja limite da capacidade negociada, a alocação é realizada após prévia consulta às demais empresas aéreas, o que, caso haja demanda maior que a quantidade de frequências disponíveis, pode resultar em um processo seletivo. Já nos casos em que o acordo prevê livre determinação de capacidade, o processo é mais simples, já que não há disputa pelas frequências.

Desde a edição da Resolução ANAC nº 491, de 4 de setembro de 2018, não é mais necessária a alocação para países em que não há limite de frequências, o que representa uma simplificação de processos. Dessa forma, as alocações desde tal data se referem apenas aos países para os quais existe quantidade predeterminada de frequência.

No ano de 2019, foram alocadas 40 frequências para serviços mistos, isto é, carga e passageiros simultaneamente, assim distribuídas:

- Argentina: 36 frequências mistas operadas pela Azul Linhas Aéreas, 1 operada pela Gol Linhas Aéreas Inteligentes;
- Bolívia: 3 frequências mistas operadas pela LATAM Linhas Aéreas.

Aponta-se, ainda, que no período foram retomadas 5 frequências da LATAM Linhas Aéreas para a Itália, todas para serviços mistos.

Fiscalização



A fiscalização da ANAC possui duas vertentes com âmbitos de atuação distintos. Por um lado, a Vigilância Continuada trata do conjunto de atividades de fiscalização voltadas ao acompanhamento do desempenho de profissional, produto, empresa, processo ou serviço certificado ou outorgado pela ANAC, objetivando verificar a manutenção do cumprimento aos requisitos e aos parâmetros previstos nos processos de certificação e outorga.

Por outro lado, tem-se a Ação Fiscal, que envolve o conjunto de atividades de fiscalização que tratam dos casos de entes regulados que atuam no setor sem a devida certificação ou outorga e das condutas infracionais reiteradas e não sanáveis no âmbito da Vigilância Continuada, bem como dos demais casos em que a atuação repressora do Estado se faz necessária.

Nesse sentido, a ANAC fiscaliza, dentre outros, os requisitos de segurança operacional (aeronavegabilidade, padrões operacionais e infraestrutura aeroportuária), de segurança contra atos de interferência ilícita, o envio de indicadores de acompanhamento do mercado pelas empresas aéreas, a prestação de serviço aos passageiros e o cumprimento das cláusulas contidas nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária, além de executar atividades de ação fiscal e outras atividades que auxiliam na melhoria da segurança.

Objetivos Estratégicos

Os objetivos afetos ao Macroprocesso de Fiscalização constantes no Plano Estratégico 2015-2019 são:

- Promover um ambiente favorável ao cumprimento consciente dos requisitos regulamentares; e
- Criar mecanismos efetivos de correção da conduta dos entes que colocarem em risco a qualidade e a segurança da aviação civil.

Esses objetivos demonstram a preocupação desta Agência em incentivar a boa conduta dos entes regulados, por meio do desenvolvimento de redes colaborativas para troca de informações pertinentes, da promoção de atividades de fomento voltadas à capacitação e conscientização dos regulados e da sociedade, bem como da otimização dos processos de fiscalização.

Metas relacionadas ao Macroprocesso de Fiscalização

Para o Macroprocesso de Fiscalização, definiu-se a seguinte meta global:

Macroprocesso de Fiscalização	
Meta Global	Metas
	Cumprir 80% das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas
Forma de Cálculo	$\frac{\sum \text{Resultados das metas intermediárias de Fiscalização}}{\text{Quantidade de metas de Fiscalização consideradas}}$
Realizado	92,9%
Resultado Final	100%

Tabela 14: Meta Global do Macroprocesso de Fiscalização.

E as metas intermediárias definidas foram:

Indicador	Meta	Apurado	Resultado
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – SFI	100%	100%	100%
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – SAR	100%	100%	100%
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – SPO	100%	95%	95%
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – SAS	100%	94,9%	94,9%
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – SRA	100%	100%	100%
Percentual de cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal programadas – SRA	100%	67,7%	67,7%

Tabela 15: Metas Intermediárias do Macroprocesso de Fiscalização.

Projetos Estratégicos e Temas da Agenda

Os Projetos Estratégicos voltados para a melhoria do Macroprocesso de Fiscalização são:

- Projeto USOAP – Institucionalização;
- Programa PSOE

O projeto USOAP – Institucionalização trata da preparação da ANAC para a realização da ICVM de forma satisfatória, propiciando ao Brasil manter-se entre os Estados-Membros da OACI, com maior índice de implementação dos procedimentos de segurança operacional (*safety*) e de conformidade aos *Standards and Recommended Practices* - SARPs.

Já o Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC) estabelece a política e as diretrizes de segurança operacional da Agência, orientando o planejamento e a execução de suas atribuições atinentes à Segurança Operacional. Envolve o desenvolvimento de projetos relacionados ao gerenciamento de riscos, à promoção da segurança operacional, à implementação do Plano de Capacitação em Segurança Operacional, entre outros.

Principais ações, projetos e resultados no âmbito do Macroprocesso de Fiscalização

Em 2019, a ANAC realizou 2.984 fiscalizações, de um total de 3.106 planejadas, o que representa a execução de 96% de seu plano de trabalho.

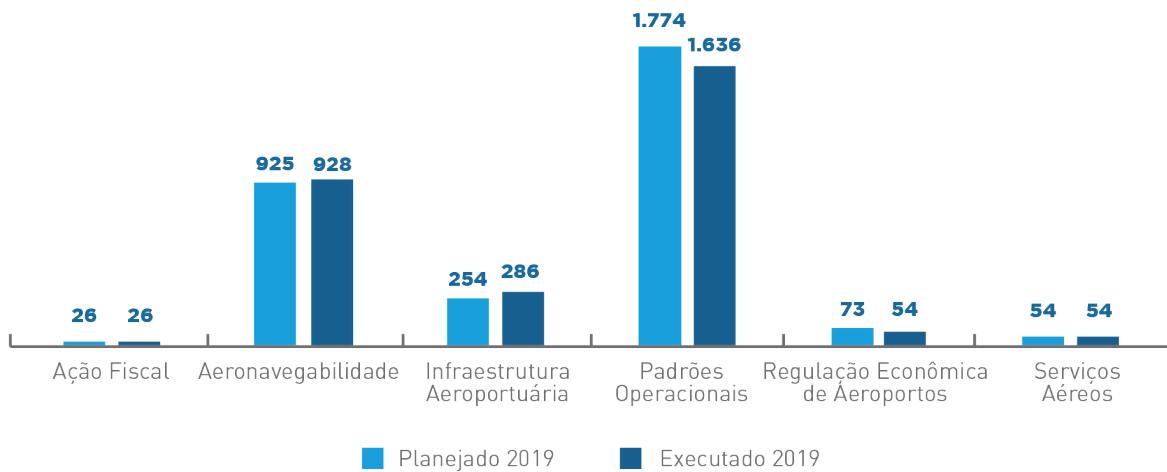


Figura 34 – Fiscalizações realizadas em 2019.

Ação Fiscal

As atividades de fiscalização caracterizadas como sendo de Ação Fiscal tem como foco entes não certificados, autorizados ou outorgados, os quais irregularmente exerçam atividades reguladas pela ANAC. Tais fiscalizações têm como propósito coibir ilícitos na aviação civil, tais como o Transporte Clandestino de Passageiros (TACA) e a Manutenção Aeronáutica Clandestina (MACA). A figura a seguir apresenta os quantitativos de Ações Fiscais realizadas ao longo de 2019:

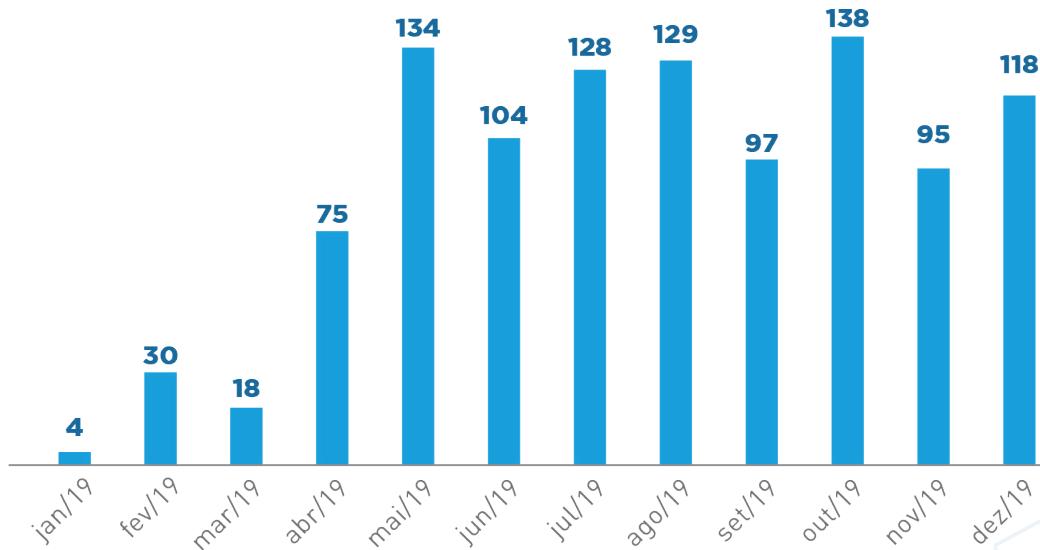


Figura 35 – Ações fiscais realizadas em 2019.

Já a tabela a seguir detalha as Ações realizadas em 2019:

Ações Fiscais	Quantidade
Aeronaves Fiscalizadas	570
Aeronaves Interditadas cautelarmente	203
Mecânicos suspensos cautelarmente	3
Número de operações em campo	258
Operadores suspensos cautelarmente	9
Pilotos suspensos cautelarmente	27
Total	1070

Tabela 16: Ações realizadas em 2019.

Gestão dos Contratos de Concessão Aeroportuária

As atividades de fiscalização dos aeroportos concedidos envolvem o acompanhamento da realização dos serviços, adequações e obras, a implantação e a operacionalização de equipamentos na área de movimento e nos terminais de passageiros, o envio de informações e dados pelas concessionárias, dentre outras obrigações contratuais.

Ademais, a ANAC também acompanha o recolhimento da outorga dos aeroportos concedidos. Com efeito, em 2019 foram recolhidos R\$ 5.047.192.186 a título de outorga.

O acompanhamento das informações econômico-financeiras das concessões também demonstrou que foram realizados investimentos nos sítios aeroportuários concedidos, até o terceiro trimestre de 2019, de mais de 1,5 bilhão de reais.

Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS)

Os Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) são métricas que possuem referências de desempenho predefinidas, as quais são utilizadas para avaliação dos diferentes aspectos relacionados à qualidade do serviço prestado nos aeroportos.

Esses indicadores medem diferentes aspectos, tais como: serviços diretos, que inclui o tempo na fila de inspeção de segurança; disponibilidade de equipamentos, que mede a disponibilidade de equipamentos como escadas, esteiras e escadas rolantes; pesquisa de satisfação de passageiros, que avalia a satisfação dos passageiros com os diferentes serviços prestados no aeroporto. Destaca-se que dentre os indicadores coletados nos aeroportos, alguns são elegíveis para fins de cálculo do Fator de Qualidade (Fator Q), que atua como um índice de reajuste tarifário em função da qualidade do serviço prestado. A tabela abaixo apresenta os valores do Fator Q calculado para o reajuste tarifário em 2019:

Aeroporto	Fator Q
Brasília	1,21%
Confins	2,00%
Galeão	2,00%
Guarulhos	- 0,59%
Viracopos	1,26%
Natal	1,05%

Tabela 17: Fator Q.

O cálculo do Fator Q no aeroporto de Guarulhos (SBGR) apresentou decréscimo na tarifa, devido ao não atingimento do padrão estabelecido em contrato de 2 indicadores: atendimento em pontes de embarque de passageiros internacionais e qualidade da rede sem fio.

Os resultados dos indicadores dos aeroportos de Florianópolis (SBFL), Fortaleza (SBFZ), Porto Alegre (SBPA) e Salvador (SBSV) do período de abril de 2018 a março de 2019 também foram calculados. Todavia, para o período em questão, não houve incidência do Fator Q, conforme previsão contratual.

Concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos

Desde julho de 2017 tramita, nesta Agência Reguladora, o processo administrativo nº 00058.523886/2017-56, instaurado após a constatação de descumprimentos contratuais reiterados pela Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S/A – em recuperação judicial, aptos a ensejar a caducidade do Contrato de Concessão nº 003/ANAC/2012-SBKP.

O procedimento estabelecido para tratamento e encaminhamento do processo busca a realização do interesse público, a partir da apuração das irregularidades observadas, assegurada a ampla defesa e o contraditório da parte interessada, em conformidade com a Lei nº 8.666/1993, a Lei nº 8.987/1995 e a Lei nº 9.784/1999, bem como o Contrato de Concessão, o Regimento Interno da Agência, aprovado pela Resolução nº 381/2016, a Instrução Normativa nº 33/2010 e os demais diplomas aplicáveis.

Com efeito, já foram superadas as seguintes etapas procedimentais: (i) Notificação da Concessionária, da seguradora e dos financiadores acerca do início do procedimento administrativo para verificação da inadimplência; (ii) Prazo de 60 (sessenta) dias, contados na forma da Lei nº 9.784/1999, para que a Concessionária apresente Defesa; (iii) Fase instrutória e (iv) Encaminhamento do feito pela Agência Nacional de Aviação Civil, assegurada a oportunidade de apresentação de alegações finais e manifestação do órgão da Advocacia Geral da União que atua junto à ANAC.

Resta pendente, então, a etapa (v) Deliberação da Diretoria Colegiada acerca da caducidade, bem como da aplicação ou não de outras medidas que julgar cabíveis. Para tanto, em 10 de dezembro de 2019, a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos submeteu os autos àquele Colegiado, dada a sua competência legal para aprovar a extinção de contratos de concessão, nos termos do artigo 11, inciso VI, da Lei nº 11.182, de 2005.

Conclusão das obras da Fase I-B da 4ª rodada de concessões

Os contratos de concessão de aeroportos contemplam uma fase inicial para execução de investimentos e ampliação e adequação da infraestrutura para atendimento ao nível de serviço e das especificações requeridas.

Nos Aeroportos da 4ª rodada de concessões (Florianópolis, Porto Alegre, Salvador e Fortaleza), a chamada Fase I-B se encerrou no final de outubro de 2019, com exceção do Aeroporto de Fortaleza, que se encerrará em abril de 2020.

Como resultado, foram entregues diversas obras de melhorias nesses aeroportos, destacando-se o novo Terminal de Passageiros de Florianópolis, as ampliações nos terminais de passageiros de Porto Alegre, Salvador e Fortaleza e diversas melhorias em sistemas de pistas e pátios de aeronaves dos quatro aeroportos.

Pedidos de Reequilíbrio Econômico-Financeiro das Concessionárias

Em 2019, a ANAC recebeu 4 (quatro) novos pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro por parte das Concessionárias dos aeroportos concedidos. No entanto, no início de 2019 existiam 12 pedidos em estoque em 1ª instância e 9 pedidos em 2ª instância, representando os valores de R\$ 540 milhões e de R\$ 412 milhões, respectivamente.

O ano de 2019 encerrou-se com 4 pedidos em estoque em 1ª instância e 4 pedidos em estoque em 2ª instância, representando os valores de R\$ 257 milhões e R\$ 74 milhões, respectivamente.

Atuação Internacional



O setor de aviação civil possui como característica fundamental o elevado grau de padronização e homogeneização internacional de normas e procedimentos operacionais. Tal padronização tem amparado o desenvolvimento da aviação civil e sido condição indispesável para a ampliação do transporte aéreo em âmbito global. Assim, entre as competências legais da ANAC está a atribuição de representar, em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores, a aviação civil brasileira em convenções, tratados e atos de transporte aéreo internacional, bem como junto aos organismos internacionais do setor. Na condição de membro fundador e integrante do Grupo I do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), o Brasil situa-se entre os dez Estados mais importantes da aviação civil internacional.

Ademais, cabe ressaltar que o processo de atuação internacional, o qual compõe o Macroprocesso Relações Institucionais, permeia todos os macroprocessos finalísticos da ANAC, a saber: Regulamentação, Certificação e Outorga e Fiscalização.

Principais ações, projetos e resultados no âmbito da Atuação Internacional

Durante o ano de 2019, a ANAC teve uma participação robusta no cenário internacional. Realizou cooperações técnicas, atuou em fóruns internacionais para a discussão de temas diversos relacionados à aviação civil, além de ter participado ativamente da Assembleia da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI.

O Diretor-Presidente da Agência chefiou a delegação brasileira que participou da 40ª Assembleia da OACI, composta pelo Ministério de Relações Internacionais (MRE), Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica (DECEA), Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), Polícia Federal e Ministério da Infraestrutura.

Nessa Assembleia, destaca-se a reeleição do Brasil ao grupo 1 do Conselho da Organização Civil Internacional (OACI). Como membro desse grupo, o Brasil situa-se entre os Estados mais importantes da aviação civil internacional. Nesse contexto, o País desempenha papel estratégico na definição das normas e padrões técnicos que regem o sistema de aviação civil internacional, garantindo representação nos grupos técnicos e decisórios mais relevantes da OACI. Além disso, o nível de desenvolvimento do setor de aviação civil nacional coloca o Brasil em posição de referência para os Estados da América Latina e Caribe, nos quais existe a expectativa de que o País assuma papel de liderança construtiva e cooperativa na região.

Para uma participação efetiva na Assembleia, foi realizado um trabalho de preparação anterior a sua realização. Como o Brasil tem papel relevante no organismo internacional, é importante o posicionamento do País quanto aos temas que foram abordados. No ano de 2019, o Brasil apresentou 17 *working papers*, contemplando temas estratégicos, tais como meio-ambiente, liberalização de acesso a mercados, segurança cibernética e segurança contra atos de interferência ilícitos (*security*).

Além da Assembleia, a Agência também trabalhou em diferentes atividades de cooperação técnica, sendo as principais delas:

- Coordenação do *workshop* com Autoridade de Aviação Civil de Cabo Verde sobre certificação de escola de aviação e de aeronaves (Brasília, fevereiro de 2019);
- Participação no *Second Project Management Board Meeting* (Buenos Aires, Argentina, em 07 de maio de 2019);
- Participação do *Aviation Connectivity Forum* da European Aviation Safety Agency – EASA (Buenos Aires, 08 de maio de 2019);
- Coordenação do *workshop* com Autoridade de Aviação Civil da China sobre Aviação Geral (Brasília, 27 de junho de 2019);
- Coordenação do *workshop* com Autoridade de Aviação Civil de Cabo Verde sobre Fortalecimento Institucional (Brasília, 19 a 21 de agosto de 2019);
- Coordenação do treinamento em serviço com European Aviation Safety Agency sobre Programa de Inspeção de Rampa (São Paulo, 22 a 25 de julho de 2019);
- Participação do 7º International Cooperation Forum e apresentação em palestra sobre *Implementing State Safety Programme - SSP* (Montenegro, Budva, 10 a 12 de setembro de 2019).

Além das atividades internacionais relacionadas à OACI, o Brasil também participou ativamente de grupos regionais, sendo os principais:

- O Sistema Regional de Cooperação para Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP); e
- A Comissão Latino Americana de Aviação Civil (CLAC).

O SRVSOP é uma iniciativa coordenada pelo Escritório Regional da OACI em Lima, cujo objetivo é prover material, recursos e capacidade técnica para promover melhor capacidade de resposta dos países participantes perante o programa de auditoria em segurança operacional da OACI (*Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP*).

A CLAC é uma comissão que possui caráter consultivo e tem por objetivo prover às autoridades de aviação civil da região latino-americana uma estrutura adequada para a cooperação e coordenação das atividades relacionadas à aviação civil.

No que se refere ao trabalho realizado pelo Brasil na CLAC no ano de 2019, destaca-se:

- Apresentação de 13 Notas de Estudo (*working paper*) em duas reuniões do Grupo de Especialistas para Assuntos Políticos, Jurídicos e Econômicos da CLACGEPEJTA (março e julho de 2019);
- Coordenação da 92^a Reunião do Comitê Executivo e a IV Assembleia da CLAC (São Paulo, 12 e 13 de setembro de 2019);
- Reeleição da vice-presidência do Grupo de Gestão da CLAC.

Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)

O USOAP CMA (*Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach*) é o programa da OACI voltado à promoção da segurança operacional (*safety*) da aviação global, por meio de auditorias regulares em todos os Estados-Membros.

Essas auditorias são conduzidas com base em Questões de Protocolo (*Protocol Questions – PQ*), que por sua vez são baseadas nos padrões e práticas recomendadas (*Standards and Recommended Practices - SARPs*) pela OACI e nos procedimentos e materiais de orientação relacionados. Cada uma das Questões de Protocolo é associada a uma ferramenta de defesa, denominada de Elemento Crítico do “sistema de vigilância da segurança operacional do Estado”. Existem no total oito elementos críticos.

Cabe destacar que o objetivo dessas auditorias é determinar a capacidade de um Estado de realizar a supervisão da segurança operacional por meio da avaliação da aplicação efetiva dos oito Elementos Críticos e por meio da verificação do nível de implementação de todas as SARPs associadas à segurança operacional, procedimentos, material de orientação e melhores práticas de segurança. O escopo de cada auditoria é definido pela OACI.

Effective Implementation (EI) é o índice que mede a capacidade de um Estado em assegurar um sistema de aviação civil seguro. Um EI alto indica que o sistema de aviação civil de um Estado tem um maior grau de conformidade com as disposições da OACI. O EI é calculado segundo a seguinte formula:

$$\text{EI (\%)} = (\text{número de respostas consideradas como satisfatórias} / \text{número de perguntas consideradas como aplicáveis}) * 100$$

O Brasil, hoje, tem um EI de 95,14%, que foi aferido após a última auditoria, realizada pela OACI, no ano de 2018, conforme gráfico a seguir:



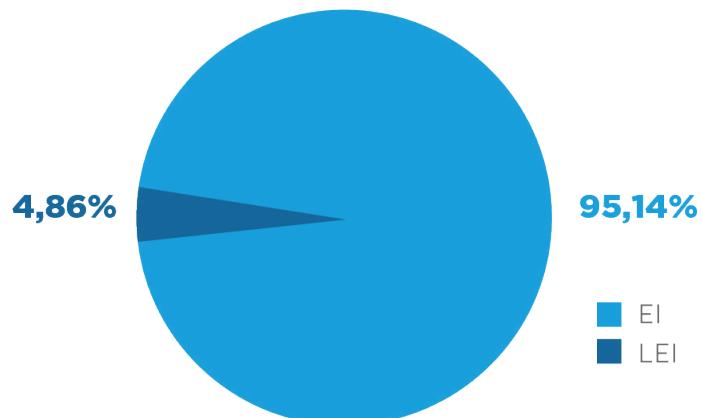


Figura 36 – Resultado da Auditoria OACI.

Cumpre salientar que o Brasil é o 5º Estado com melhor indicador. Esse resultado atual poderá sofrer modificação quando houver nova atividade de auditoria referente ao Programa USOAP, presencial ou a distância, ou ainda se houver modificação no protocolo de perguntas.

Meio Ambiente na Organização de Aviação Civil Internacional

Outro tema de grande importância na agenda internacional da ANAC é meio ambiente. A Agência participa de diferentes subgrupos do Comitê de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP) da OACI para a discussão das questões ambientais.

Entre os trabalhos relativos aos temas de meio ambiente, no ano de 2019, destacam-se as seguintes ações:

- Lançamento da nova página temática de meio ambiente e aviação civil;
- Submissão, em conjunto com a Secretaria de Aviação Civil – SAC, do Plano de Ação para Redução das Emissões de CO₂ da Aviação. O documento apresenta a projeção de emissões de CO₂ da aviação brasileira, levando em conta o histórico de emissões desde 2000, e as medidas de mitigação de emissões adotadas pelo setor entre 2016 e 2018;
- Elaboração do projeto Aeródromos Sustentáveis, com o objetivo de incentivar boas práticas ambientais nos aeródromos brasileiros de forma não-regulatória. Os aeródromos serão classificados nos níveis Avançado, Intermediário ou Inicial de maturidade ambiental de acordo com critérios definidos por diversos especialistas. A divulgação dos resultados está prevista para março de 2020.

Ressalta-se também que 2019 foi o primeiro ano de vigência do CORSIA na fase de quantificação das emissões de CO₂. O CORSIA é uma medida de mercado acordada no âmbito da OACI que estabelece a compensação das emissões de GEE que ultrapassarem o patamar de 2020. As quatro empresas aéreas para as quais os requisitos do CORSIA são aplicáveis tiveram seus planos de monitoramento de emissões aprovados pela ANAC.

Negociação de Acordos sobre Serviços Aéreos

À ANAC compete negociar o estabelecimento de acordos aéreos, os quais têm por objetivo ampliar rotas e frequências internacionais, fomentando o turismo e as relações comerciais, elementos importantes para integração do país ao contexto internacional.

Em 2019 foram negociados os seguintes Acordos de Serviços Aéreos (ASA):

- **Brasil / França (fevereiro/2019):**

O principal ponto para não se haver alcançado um acordo nessa oportunidade foi o posicionamento da França em relação a liberar mais do que 7 frequências com direitos de 5^a liberdade em um panorama de negociação do possível acréscimo de 21 frequências com direitos de até 4^a liberdade ao limite de 36 frequências para cada parte atualmente vigente entre os dois países.

- **Brasil / Malta (junho/2019):**

Assinatura de Memorando de Entendimento (MoU) prevendo quadro de rotas aberto, 14 frequências semanais mistas e livre determinação de capacidade para cargueiras, direitos de tráfego de até 5^a liberdade em toda a capacidade acordada, liberdade tarifária, múltiplas designações, permitido código compartilhado bilateral e com terceiros países.

- **Brasil / Portugal (junho/2019):**

o Assinatura de Memorando de Entendimento (MoU) com quadro de rotas aberto, livre determinação de capacidade para frequências mistas e cargueiras, direitos de tráfego: operações mistas - as empresas designadas poderão exercer direitos de 5^a liberdade em 46 frequências semanais, sem limitação de pontos. Acordado ainda mecanismo de incrementos cumulativos desse número, sempre que as empresas aéreas de uma Parte atinjam, no mínimo, 90% de utilização das frequências com direitos de 5^a liberdade, liberdade tarifária, designações múltiplas, código compartilhado bilateral e com terceiros países.

- **Brasil / El Salvador (outubro/2019):**

Assinatura de Memorando de Entendimento (MoU) prevendo quadro de rotas aberto, capacidade ilimitada, direitos de tráfego de até a 5^a liberdade do ar, designação múltipla com critério de estabelecimento, código compartilhado bilateral e com terceiros países.

- **Brasil / Argentina (novembro/2019):**

Acordada a conversão das frequências autorizadas sob o Acordo de Fortaleza, em frequências do Acordo Bilateral, o que representou um aumento efetivo de 37 frequências semanais mistas bilaterais. Acordada ainda capacidade ilimitada para serviços exclusivamente cargueiros.

Ainda em 2019, foram assinados o seguintes Acordos de Serviços Aéreos (ASA):

- Brasil / Israel (março/2019);
- Brasil / Países Baixos (junho/2019);
- Brasil / Sint Maarten Reino dos Países Baixos (julho/2019);
- Brasil / Ruanda (agosto/2019);
- Brasil / Angola (setembro/2019);
- Brasil / Qatar (outubro/2019).

Segurança da Aviação Civil

A complexidade do setor de aviação civil proporciona inúmeros desafios relacionados à segurança operacional. Tendo em vista essa conjuntura e a preocupação da ANAC em garantir uma aviação segura a todos os brasileiros, a Agência desempenha seus processos de regulamentação, certificação e outorga e fiscalização estruturados de forma a criar um ambiente de segurança no setor que possibilite a redução dos índices de acidentes aéreos.

Com o intuito de monitorar o desempenho da aviação civil brasileira, a Agência utiliza diversas informações, entre elas, aquelas relacionadas aos acidentes aeronáuticos provenientes do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA). De posse desses dados e visando ter uma percepção da evolução dos acidentes nos últimos anos, foi elaborada a figura abaixo, da qual se nota que o ano de 2019 apresenta os menores números da série.

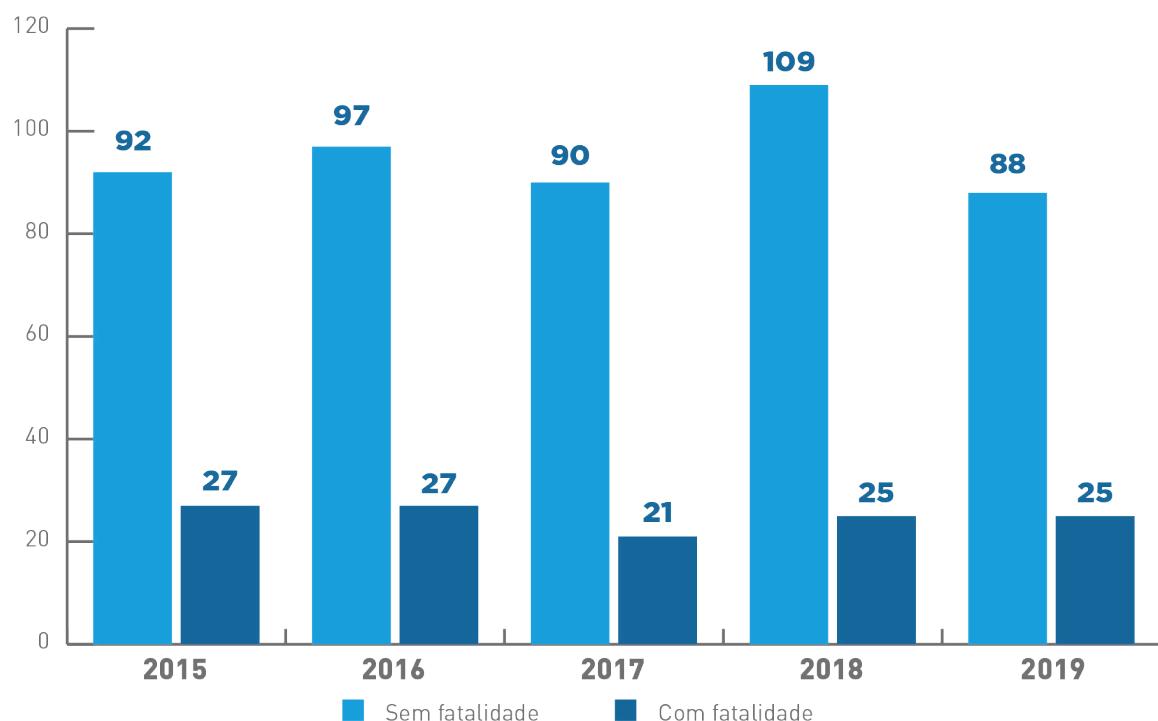


Figura 37 – Histórico de acidentes com e sem fatalidades.
Fonte: CENIPA e ANAC.

Outro indicador utilizado pela ANAC é o índice de acidentes aeronáuticos com fatalidades na aviação regular, que é a média móvel (de cinco anos) da taxa de acidentes fatais por milhão de decolagens envolvendo operadores da aviação comercial regular brasileira. Em 2016, tal índice atingiu a marca de 0,00 acidentes fatais por milhão de decolagens e vem mantendo-se neste patamar desde então.



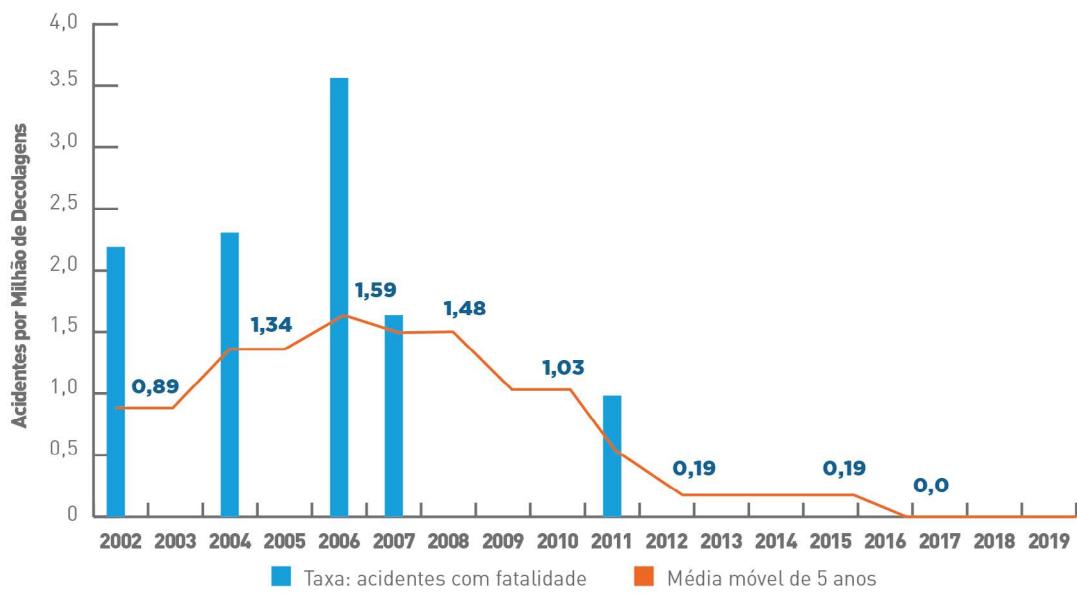


Figura 38 – Taxa de acidentes com fatalidades na aviação regular brasileira.

Fonte: CENIPA e ANAC.

Levando em consideração as dimensões continentais de nosso país e as vocações aeronáuticas de cada região, o local onde ocorrem os acidentes mostra-se um fator relevante para a análise do desempenho da segurança operacional, assim como para o direcionamento e priorização de iniciativas de melhoria da segurança por parte da Agência. Diante dessa situação, convém verificar a distribuição geográfica dos acidentes ocorridos em 2019, conforme apresentado na figura abaixo, que faz a distinção entre os acidentes com e sem fatalidades.

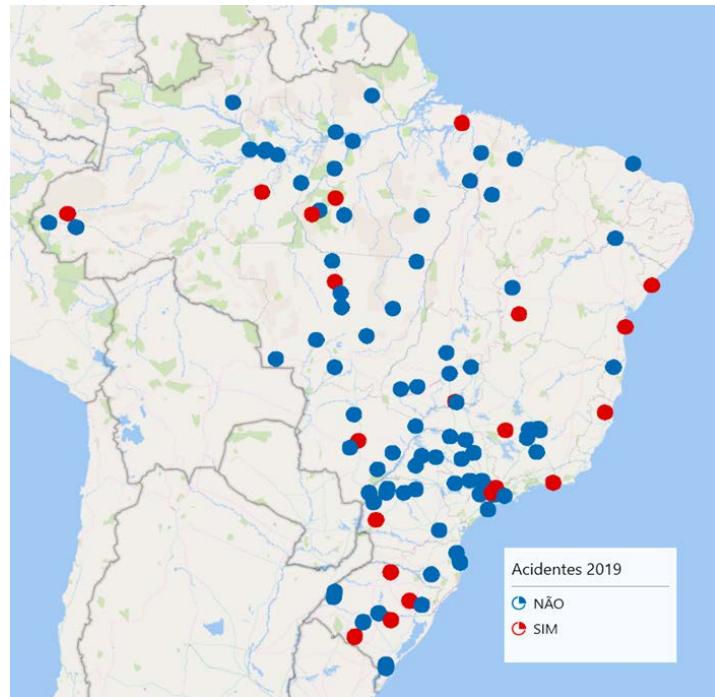


Figura 39 – Distribuição dos acidentes, com fatalidades (“SIM”) e sem fatalidades (“NÃO”), registrados no Brasil em 2019.

Fonte: CENIPA e ANAC.

De forma complementar, a Agência monitora ainda quais os segmentos da aviação que mais registram acidentes, conforme pode ser observado na figura a seguir para o ano de 2019.

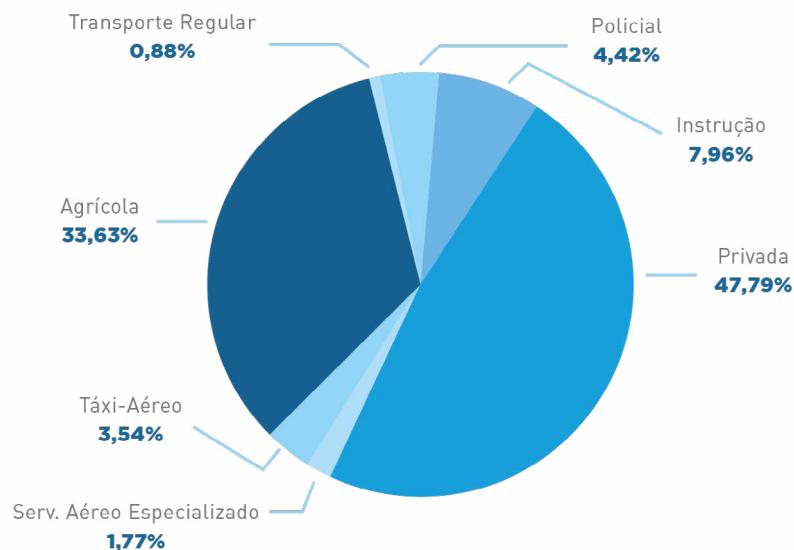


Figura 40 – Distribuição dos acidentes, por segmento da Aviação.

Fonte: CENIPA e ANAC

Com o intuito de fornecer informações mais detalhadas a respeito do desempenho da segurança operacional brasileira, a ANAC produz o Relatório Anual de Segurança Operacional (RASO), que é considerado um dos principais instrumentos para reunir e comunicar informações de relevância sobre o tema.



SAIBA MAIS:

Análises mais aprofundadas e informações complementares podem ser consultadas nos RASO já publicados pela Agência e que se encontram disponíveis em::

<https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/seguranca-operacional/informacoes-de-seguranca-operacional/relatorio-anual-de-seguranca-operacional>

Demonstração da eficiência e conformidade legal de áreas relevantes de gestão que contribuíram para o alcance dos resultados

Gestão Orçamentária e Financeira

A Lei Orçamentária do ano de 2019, Lei nº 13.808, de 15 de janeiro de 2019 - LOA 2019, reservou dotação de R\$ 720,7 milhões para a ANAC. Essa dotação divide-se em três grandes grupos:

- R\$ 408,5 M para despesas obrigatórias (73%) – são despesas determinadas pela legislação e compõem-se do pagamento de pessoal ativo e inativo, encargos sociais, pessoal requisitado, e benefícios. São classificadas no grupo de despesa 1, salvo benefícios, que ficam no grupo 3.
- R\$ 150 M para despesas discricionárias (27%) - são aquelas sobre as quais a ANAC tem competência direta para administrar, sendo exemplos pagamentos de aluguéis, pessoal terceirizado, investimentos. São classificadas em grupo de despesa 3 (custeio) ou 4 (investimentos).
- R\$ 162,2 M em reserva de contingência - rubrica contábil não utilizada para a execução de despesas em situações normais. São classificadas em grupo de despesa 9.

Abaixo, descrevemos a distribuição da dotação das despesas por ação orçamentária. Nos últimos anos, tem-se reduzido as despesas (e, por conseguinte, a dotação) com Administração da Unidade, resultado de esforços que a ANAC vem realizando já há vários anos. Como a dotação orçamentária da Agência também tem registrado quedas substanciais, como se verá mais à frente, a redução nas despesas com Administração da Unidade tem viabilizado a execução das despesas para suporte às operações finalísticas da Agência e para evolução e atualização dos sistemas e infraestrutura de informática.

Analizando-se na tabela as diferenças entre o empenhado e o liquidado, nota-se para a ação de Administração da Unidade pequena desigualdade, R\$ 9,3 milhões ou 11%, uma vez que as despesas da competência do mês de dezembro em geral são liquidadas apenas em janeiro do ano seguinte. Já para a ação de Regulação e Fiscalização, houve maior inscrição de saldos em Restos a Pagar, R\$ 13,2 milhões ou 16%, haja vista a contratação de investimentos no final de 2019, que só serão efetivamente liquidados no decorrer de 2020.

Dotação	Ação Orçamentária	Empenhado	Liquidado
R\$ 58,5 M	Regulação e Fiscalização	R\$ 52,7 M	R\$ 39,5 M
R\$ 37,0 M	Sistemas de TI	R\$ 33,9 M	R\$ 22,9 M
R\$ 525 mil	Trainair	R\$ 50 mil	R\$ 50 mil
R\$ 400 mil	SRVSOP	R\$ 319 mil	R\$ 319 mil
R\$ 20,5 M	Demais Despesas	R\$ 18,5 M	R\$ 16,2 M
R\$ 90,0 M	Administração da unidade	R\$ 82,1 M	R\$ 72,8 M
R\$ 86,5 M	Demais Despesas	R\$ 80,2 M	R\$ 71,0 M
R\$ 3,5 M	Capacitação	R\$ 1,9 M	R\$ 1,8 M
R\$ 1,5 M	Auxílio Moradia	R\$ 1,5 M	R\$ 1,5 M
R\$ 150,0 M	Total Discricionárias	R\$ 136,3 M	R\$ 113,8 M
399,4 M	Pessoal Ativo e Inativo	R\$ 388,7 M	R\$ 384,9 M
12,9 M	Benefícios	R\$ 12,6 M	R\$ 12,3 M
562,3 M	Total Geral	R\$ 537,2 M	R\$ 510,3 M

Tabela 18: Distribuição da dotação por ação orçamentária.

Limite Orçamentário:

Variação ao longo do ano

A Lei Orçamentária de 2019 foi publicada em 15 de janeiro de 2019 com a dotação discricionária de R\$ 150 milhões para a ANAC. Decorridos trinta dias, foi publicado o Decreto nº 9.711/19, que estabeleceu o limite de movimentação e empenho para os órgãos setoriais, alterado posteriormente pelo Decreto nº 9.741, de 29/03/2019, o que permitiu ao Ministério da Infraestrutura estabelecer o limite de R\$ 117,4 milhões para a ANAC. Até então o limite da ANAC estava sendo disponibilizado em duodécimos. Na figura abaixo, apresentamos a evolução do limite durante o exercício.

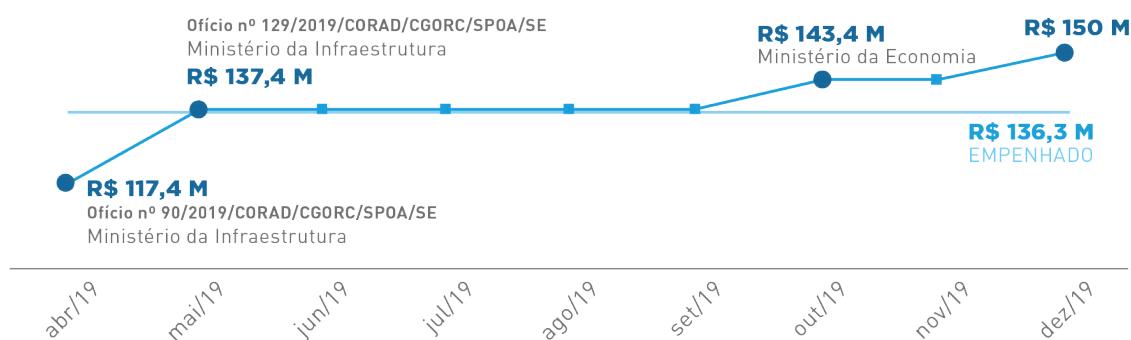


Figura 41 – Evolução do limite durante o exercício.

Contingenciamento Inicial: 117,4 M

O contingenciamento inicial da ANAC reduziu os limites orçamentários a utilizar a R\$ 117,4 milhões. No período apenas o mínimo possível para a operação básica da agência fora mantido, inclusive com restrição de missões de fiscalização e certificação, bem como de manutenção preventiva de sistemas. A ANAC não poderia manter esse quadro sem consequências importantes para o setor regulado.

Ampliação de R\$ 20 milhões: 137,4 M

Com a ampliação de R\$ 20 milhões foi possível a retomada das operações de fiscalização e certificação, bem como de manutenção preventiva de sistemas da ANAC.

Expansão adicional: 143,4 M

Os R\$ 6 milhões adicionais foram solicitados com enfoque nos processos de aquisição de equipamentos e soluções de Tecnologia da Informação, a saber:

Prevenção de perdas de dados no AD (ferramenta de segurança do usuário) e solução de comunicação integrada via VoIP (comunicação de voz pela internet)

Diferenças – Desempenho Atual | Orçado

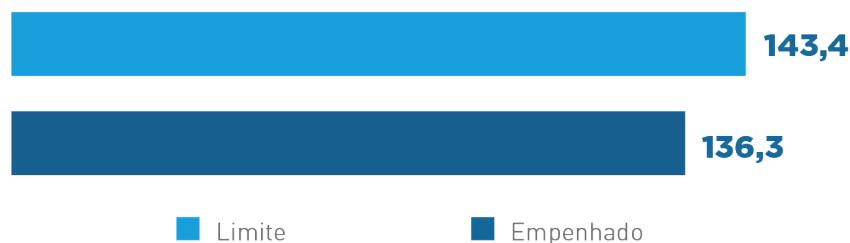


Figura 42 – Comparação entre limite e empenho.

As principais frustrações em relação ao planejamento efetuado pela ANAC, considerando o limite de R\$ 143,4 Milhões foram:

R\$ 3.750 mil	Comunicação Integrada – Modernização da telefonia
R\$ 1.400 mil	Redução de valor no processo licitatório – recursos de Storage
R\$ 480 mil	Plano Anual de Capacitação
R\$ 450 mil	Adiamento da Aquisição de Condicionadores de Ar – SJC
R\$ 360 mil	Ajuda de Custo
R\$ 320 mil	Adiamento da Contratação de empresa de comunicação

Tabela 19: Principais frustrações em relação ao planejamento.

Execução por grupo de despesa – Evolução dos últimos anos

Despesas liquidadas

Além da reserva de contingência, rubrica contábil não diretamente utilizada, constam no orçamento da ANAC três grupos de despesa, a saber:

- Despesas com pessoal e encargos sociais, que contemplam ativos, inativos e benefícios;
- Despesas de custeio, despesas correntes para a atividade da Agência; e
- Investimentos.

O esquema abaixo demonstra a liquidação realizada por grupo de despesa.

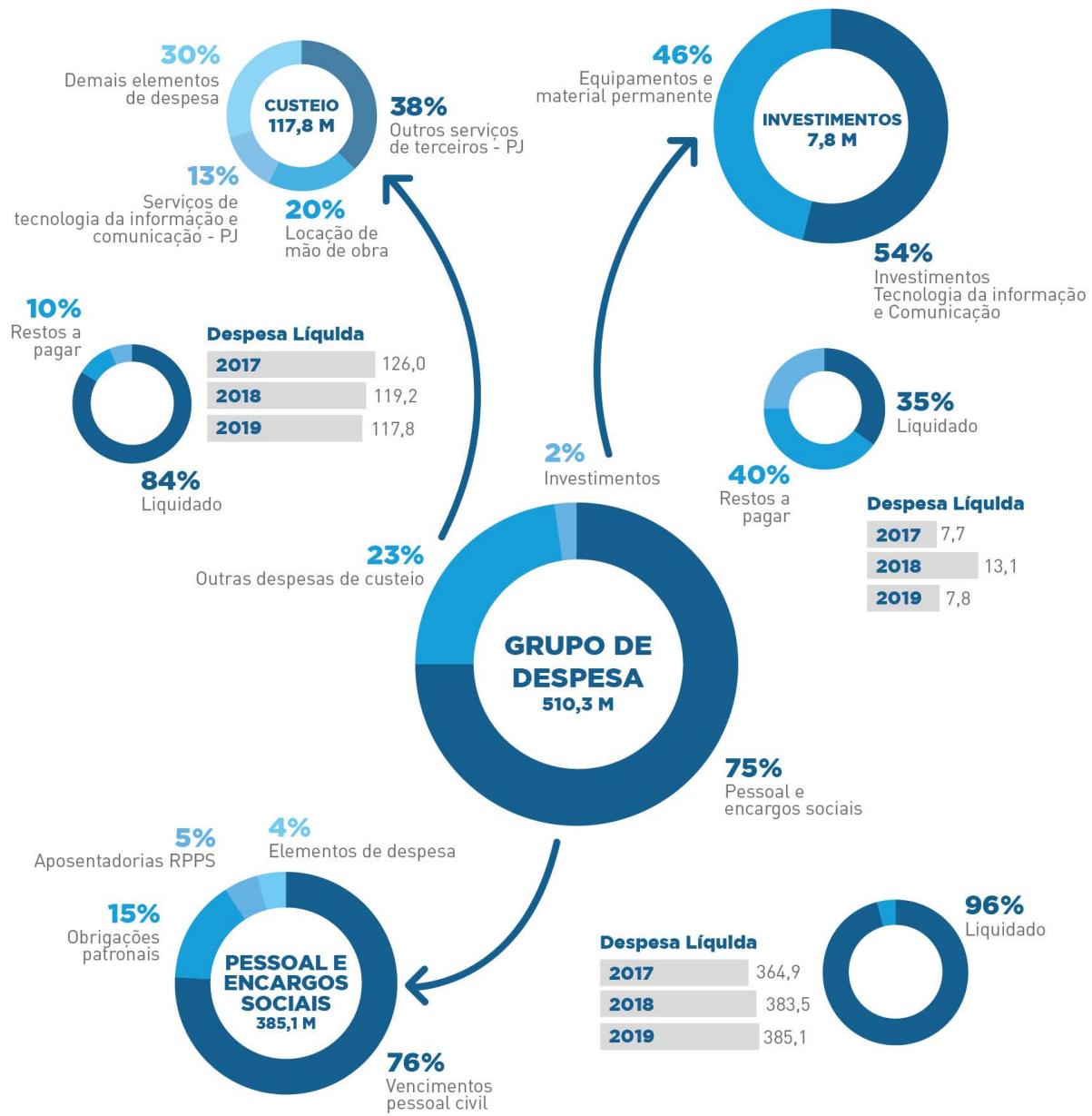


Figura 43 – Grupo de despesa.

A ANAC vem adotando medidas para redução de seus custos operacionais, o que se reflete na redução das despesas de custeio ao longo dos anos.

A inscrição de restos a pagar de 10% corresponde a um patamar esperado em razão das despesas de dezembro que são inscritas para pagamento no exercício seguinte.

Dentre os valores executados de custeio, R\$ 12,3 milhões se referem aos benefícios pagos aos servidores públicos.

Em termos reais, houve redução das despesas com pessoal e encargos sociais na Agência de 2018 para 2019.

O incremento de 2017 para 2018 ocorreu em virtude da posse de servidores de nível superior aprovados em concurso público.

Em 2019, manteve-se o foco nos investimentos em Tecnologia da Informação, inclusive boa parte dos equipamentos e material permanente são computadores e equipamentos de infraestrutura de TI.

A Agência busca manter a atualização dos sistemas, em especial de apoio ao regulado, apesar do cenário de restrição orçamentária.

Execução por fonte de recursos

Despesas Liquidadas

As despesas com pessoal e encargos sociais estão majoritariamente alocadas em fontes de recursos do Tesouro, enquanto as despesas discricionárias estão alocadas integralmente em fontes de recursos arrecadadas diretamente pela ANAC. Nota-se que a proporção de execução de recursos do Tesouro segue patamar semelhante à execução das despesas com a folha de pagamentos.

As receitas oriundas da contribuição social sobre a folha de pessoal da aviação civil tiveram peculiaridade em 2018, quando antecipou-se parcela da folha relativa ao 13º salário, costumeiramente recolhida no mês de janeiro para dezembro do ano anterior, elevando a arrecadação de 2018.

Essa receita tem aplicação vinculada à capacitação de pessoal do setor. Assim, a execução do recurso manteve-se estável ao longo dos anos, exceto em 2018 onde não houve dotação nenhuma nessa fonte. Em 2019 foi reestabelecido o patamar para R\$ 1,8 milhão.

EXECUTADO | ARRECADADO



Figura 44 – Receitas oriundas da Contribuição Social.

A arrecadação combinada das Taxas de Fiscalização de Aviação Civil (TFAC) e das Multas aplicadas pela Agência manteve patamar próximo ao de 2018.

Quanto à execução, houve ampliação do uso dessa fonte de recursos para pagamento da folha. Dos R\$ 50,2 milhões liquidados em 2019, R\$ 16,2 correspondem a despesas com pessoal e encargos sociais.



EXECUTADO | ARRECADADO



Figura 45 – Arrecadação de TFAC e Multas.

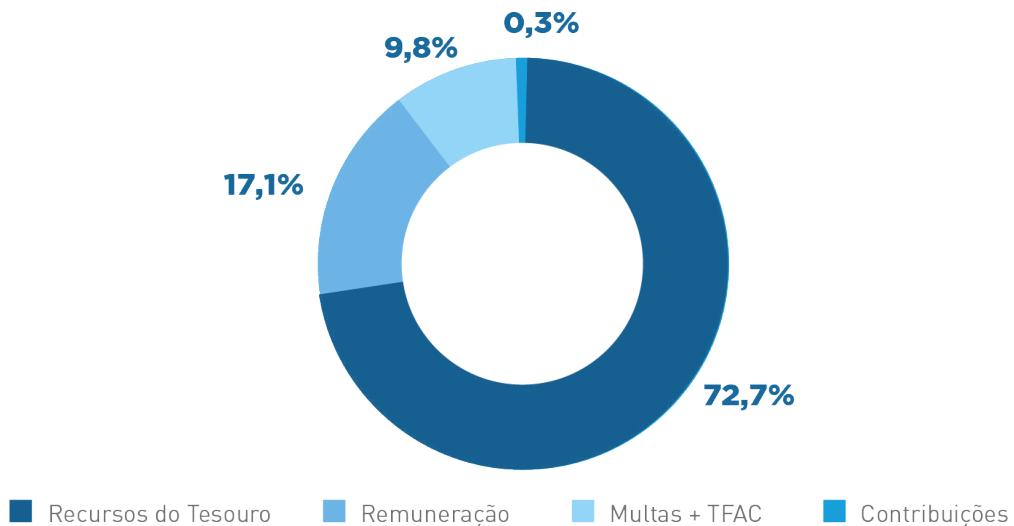


Figura 46 – Fonte de recursos.

Houve redução na arrecadação oriunda da remuneração dos recursos aplicados no Fundo Aerooviário pela redução da curva de juros de longo prazo.

A Agência procurou manter uma execução conservadora do valor arrecadado, evitando o risco de frustração de receita e dando mais segurança jurídica aos contratos administrativos e demais pagamentos efetuados.

Dos R\$ 87,2 milhões executados, cerca de R\$ 9,7 milhões foram executados com despesas da folha de pagamentos.

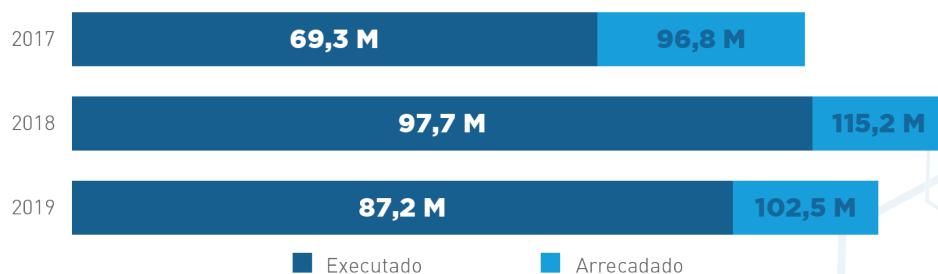


Figura 47 – Remuneração.

Execução por modalidade de licitação

Despesas Discricionárias (RP 2)

Para o caso, consideramos apenas as despesas discricionárias, já que as despesas com pessoal e encargos sociais carecem de licitação.

Ao longo dos anos, a ANAC mantém o padrão de execução por modalidade. Destaca-se que as principais despesas executadas por dispensa são as locações dos imóveis. Entre as inexigibilidades estão despesas condominiais, algumas capacitações *In Company* e os pagamentos à Imprensa Nacional (encerrados em novembro/2019).

Não se aplicam licitações para as despesas com diária, pagamento de estagiários, auxílio moradia e ajuda de custo, bem como impostos, indenizações e restituições.

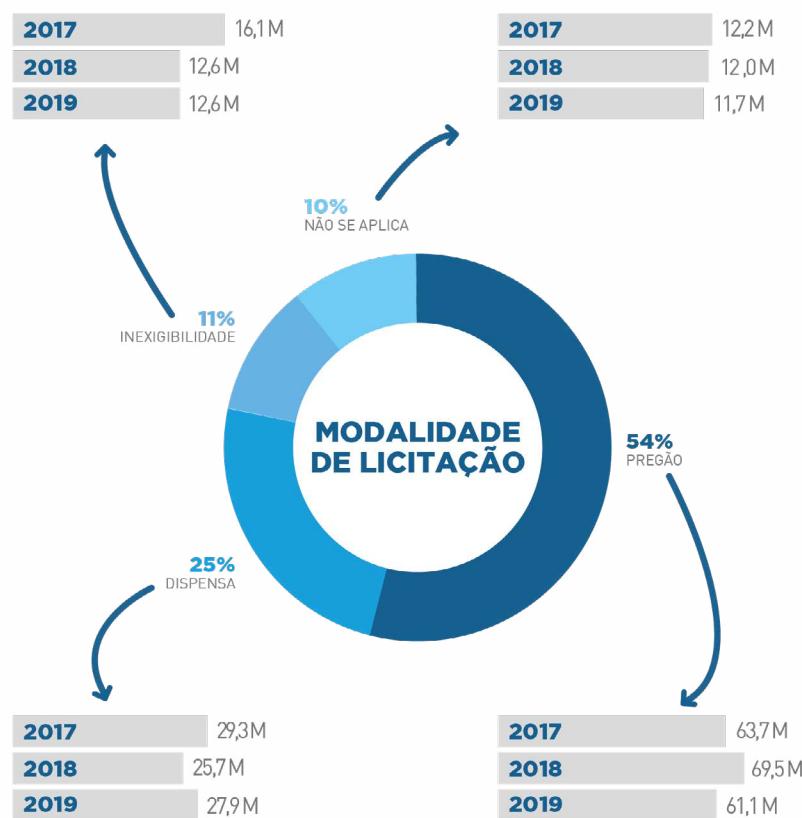


Figura 48 – Modalidades de licitação – despesas discricionárias.

Desafios e Ações futuras

O limite orçamentário da ANAC foi reduzido, em termos reais, em 38% de 2014 a 2019. Os referenciais monetários já informados no PPA 2020-2023 apontam para aprofundamento da redução. Em 2023 a ANAC terá menos da metade de seu orçamento de 2014. Sem uma drástica revisão da estrutura de custos da Agência, haverá comprometimento da atividade e das entregas ao setor regulado.

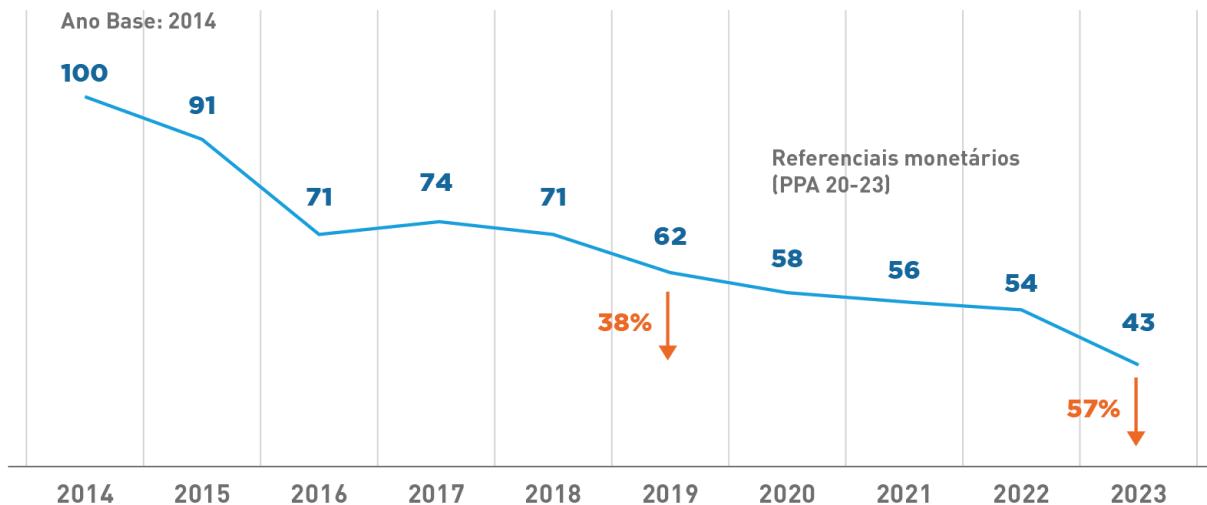


Figura 49 – Limite Orçamentário em termos reais.

Com vistas a adequação à realidade cada vez mais restrita para o dispêndio público discricionário, a Agência tomou medidas de redução de gastos, reduzindo a projeção de despesa para 2020. Dentre elas, destacam-se:



Desativação de 13 Núcleos Regionais de Aviação Civil - NURAC, com consequente encerramento do contrato de recepcionistas e substituição por totens informatizados.

Novo modelo de contratação para o *Call Center*, com utilização de sistema informatizado próprio.

Renegociação dos contratos de locação de imóvel em Brasília, São José dos Campos e São Paulo. Foram realizados chamamentos públicos para cada imóvel e renegociação baseada no custo total de manutenção do imóvel ao longo do horizonte de contratação, trazido a Valor Presente.

Gestão de Pessoas

Conformidade legal

Em 2019, todos os servidores entregaram a Declaração de Bens e Rendas ou autorizaram seu acesso, conforme dispõe a Lei nº 8.730, de 10/11/1993.

Os atos de admissão, de concessão de pensão civil e de aposentadoria foram registrados no e-pessoal, conforme instrução Normativa TCU nº 78/2018.



Foram instaurados processos para reposição de valores recebidos indevidamente por servidores e aposentados, nos termos da Orientação Normativa SGP/MP nº 5, de 21/2/2013.

Avaliação da força de trabalho

Composição da força de trabalho:

De um total de 1569 pessoas que compunham a força de trabalho efetiva da ANAC em dezembro de 2019, 163 (10%) eram estagiários e 1406 (90%) eram servidores.

Distribuição dos servidores por faixa salarial:

O gráfico abaixo revela a distribuição por faixa salarial dos 1406 servidores em exercício na Agência. A métrica utilizada compreende a remuneração média em 2019, levando em conta os cargos comissionados. Observa-se que a maior parte dos servidores se concentra em dois estratos, quais sejam: “R\$ 6.000 a R\$ 8.000” e “R\$ 14.000 a 16.000”, sendo a principal causa dessa distribuição a diferenciação entre cargos de Nível Intermediário e de Nível Superior das carreiras que compõem os quadros da ANAC, bem como sua distribuição entre as Classes e Padrões de Progressão e Promoção.

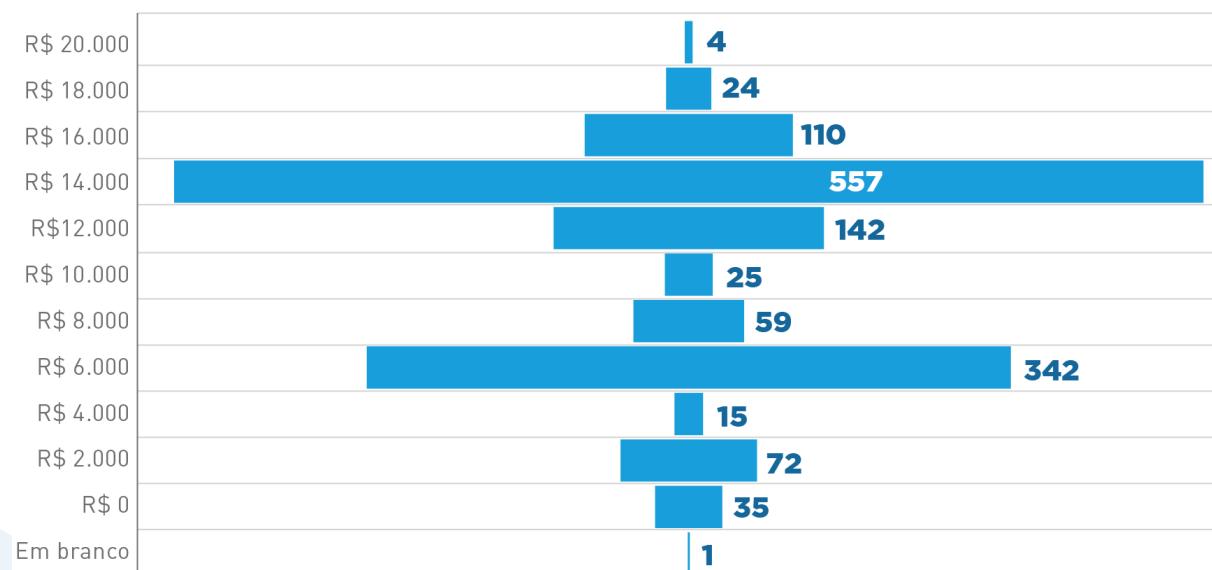


Figura 50 – Distribuição por faixas salariais.

Fonte: SIAPE

* No gráfico não consta a informação de 1 (um) servidor comissionado devido a entrada em exercício no dia 16/12/2019, após o fechamento da última folha de pagamento referente ao mês de dezembro de 2019.

Distribuição de servidores por gênero:

Das 1406 pessoas em exercício na ANAC em 31 de dezembro de 2019, percebe-se preponderância de homens: são 1052 pessoas do sexo masculino e 354 do sexo feminino. Portanto, há uma distribuição em porcentagem de 25% de pessoas do sexo feminino e 75% do sexo masculino.

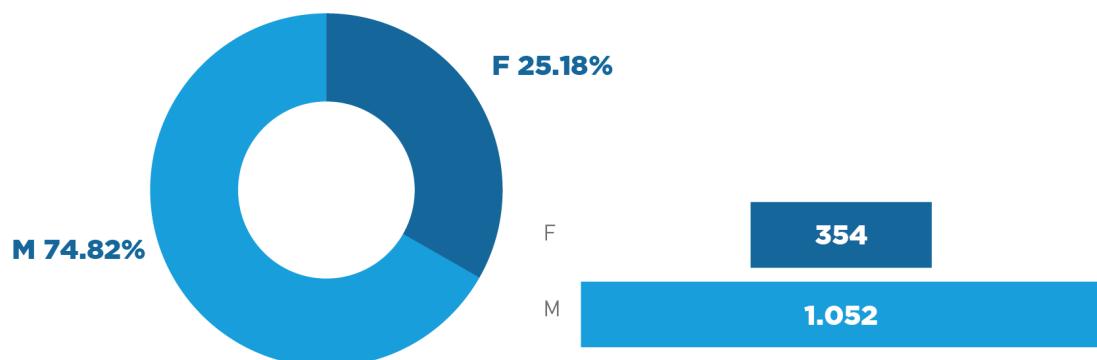


Figura 51 – Distribuição por gênero.

Fonte: SIAPE

Pessoas com deficiência:

Daquelas em exercício na ANAC, 23 são pessoas com deficiência (PCD), representando 1,64% do efetivo disponível na Agência.

É pessoa com deficiência?	Quantidade de Pessoas	% Total Exibido
Não	1383	98,36%
Sim	23	1,64%
Total	1406	100,00%

Tabela 20: Quantidade de pessoas com deficiência.

Fonte: SIAPE

Cabe ressaltar que 49 servidores da ANAC possuem capacitação formal em LIBRAS, tendo sido 12 capacitados em 2019.

Nas reformas realizadas entre os anos de 2018-2019 no Centro de Treinamento da Agência (CT ANAC), a acessibilidade foi elemento prioritário, contemplando a construção de duas rampas de acesso às principais entradas, em posição paralela aos degraus que antecedem as portas. Do mesmo modo, foi feita a adaptação de um dos banheiros do pavimento térreo, compatibilizando-o com as necessidades de P.C.R. (pessoa em cadeira de rodas)¹.

Distribuição dos servidores por etnia

Quanto às origens étnico-raciais dos servidores em exercício na ANAC, 70% declararam-se brancos ou amarelos, 24% declararam-se negros, pardos ou indígenas e 6% não informaram raça ou origem étnica.

Cor origem étnica (grupos)	Quantidade de Pessoas	% Total Exibido
Branco/Amarela	985	70,06%
Branco	954	67,85%
Amarela	31	2,20%
Preto/Pardo/Indígena	331	23,54%
Parda	279	19,84%
Preta	52	3,70%
Cor ou origem étnica não declaradas	90	6,40%
Não informado	90	6,40%
Total	1406	100,00%

Tabela 21: Distribuição por etnia.
Fonte: SIAPE

¹ O termo P.C.R. ocorre na norma ABNT NBR 9050, que trata de acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos

Abaixo, segue detalhamento por Quadro Funcional.

Cor origem étnica (grupos)	Quantidade de Pessoas	% Total Exibido
Branco/Amarela	985	70,06%
Branca	954	67,85%
Quadro Efetivo da ANAC	829	58,96%
Sem vínculo permanente com a ANAC	80	5,69%
Quadro Específico	45	3,20%
Amarela	31	2,20%
Quadro Efetivo da ANAC	26	1,85%
Sem vínculo permanente com a ANAC	4	0,28%
Quadro Específico	1	0,07%
Preto/Pardo/Indígena	331	23,54%
Parda	279	19,84%
Quadro Efetivo da ANAC	228	16,22%
Sem vínculo permanente com a ANAC	30	2,13%
Quadro Específico	21	1,49%
Preta	52	3,70%
Quadro Efetivo da ANAC	40	2,84%
Sem vínculo permanente com a ANAC	9	0,64%
Quadro Específico	3	0,21%
Cor ou origem étnica não declaradas	90	6,40%
Não informado	90	6,40%
Quadro Efetivo da ANAC	73	5,19%
Sem vínculo permanente com a ANAC	15	1,07%
Quadro Específico	2	0,14%
Total	1406	100,00%

Tabela 22: Etnia: detalhamento por Quadro Funcional.

Fonte: SIAPE

Distribuição de servidores por faixa etária

O perfil etário da ANAC se concentra na faixa dos 35 a 39 anos, sendo que as faixas etárias superiores e inferiores apresentam proporção acima da média quanto à participação de mulheres.

Em que pese a concentração nessa faixa etária, a média de idade da Agência é consideravelmente mais alta, 47 anos, influenciada pela grande quantidade de servidores nos estratos mais idosos.

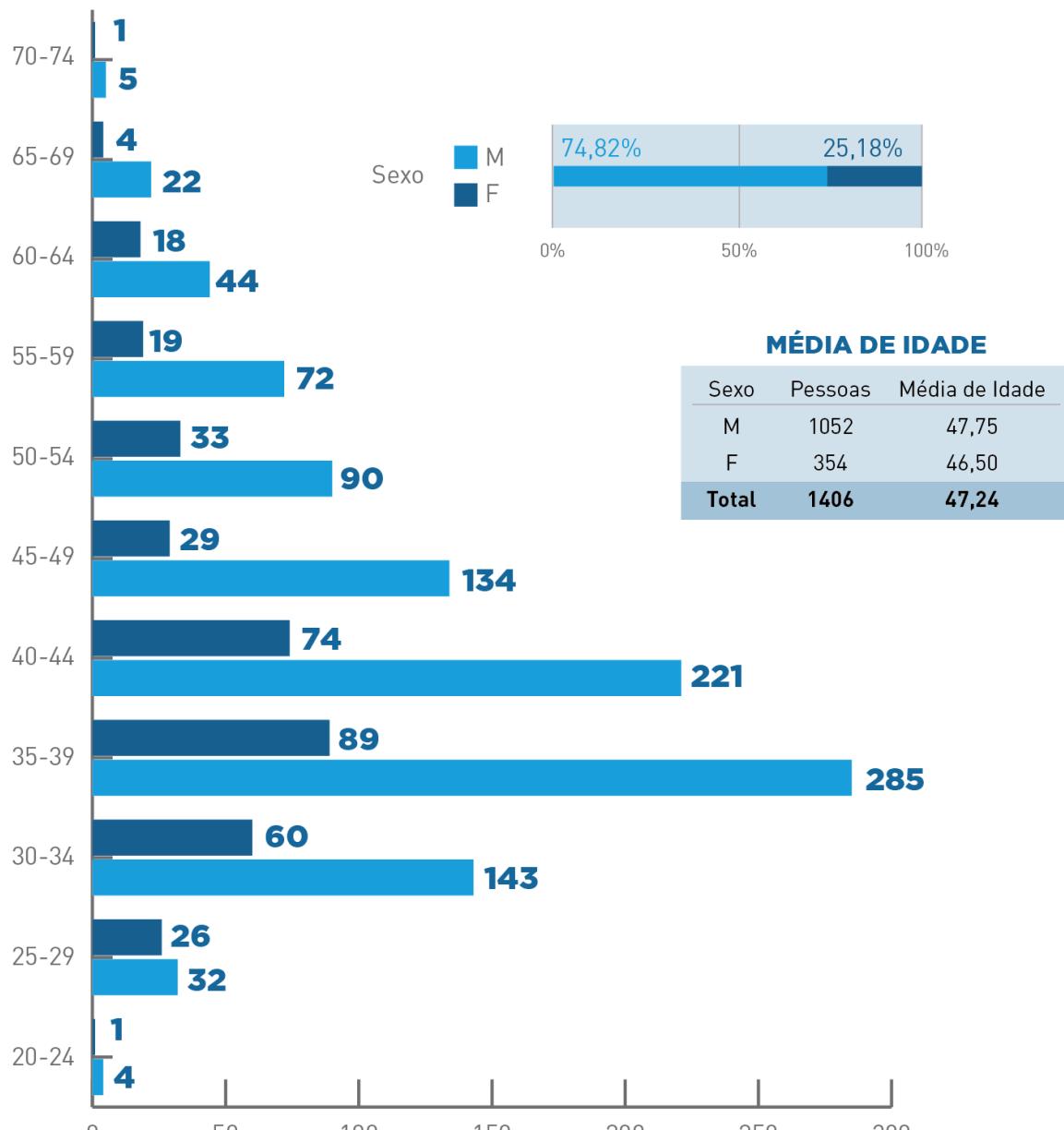


Figura 52 – Distribuição por faixas etárias.
Fonte: SIAPE

Situação funcional

Quanto à situação funcional, os servidores da ANAC se enquadram nas seguintes categorias:

- “Ativo Permanente”: formado pelo pessoal Ativo e dos quadros previstos na Lei de Criação da ANAC (Quadro Efetivo e Quadro Específico, bem como pessoal da carreira de Ciência e Tecnologia absorvido pela Agência quando da sua criação);
- Requisitados: Pessoas requisitadas de outros entes da Administração Pública e que têm vínculo estatutário;
- Requisitados de Outros Órgãos: apesar da nomenclatura, esta situação descreve geralmente pessoas de empresas públicas com regime CLTista;
- Nomeados em Cargo Comissionado: pessoas que não têm outro vínculo com a Administração Pública senão o cargo de livre nomeação e exoneração que ocupam;
- Exercício Descentralizado: pessoas que ocupam carreiras que têm exercício descentralizado, como procuradores e analistas de TI do Ministério da Economia;
- Exercício Provisório: geralmente pessoas que estão em exercício na ANAC por força da alocação de seu cônjuge também servidor público que tenha sido removido para aquela cidade no interesse da Administração, entre outras hipóteses;
- Composição de Força de Trabalho: servidores em exercício na ANAC por força do §7º do art. 93 da L. 8112/90, o qual preconiza que o Ministério da Economia, com a finalidade de promover a composição da força de trabalho dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal, poderá determinar a lotação ou o exercício de empregado ou servidor;
- Cedidos: servidores da ANAC que foram cedidos a outros órgãos e não compõem nossa força de trabalho efetiva.

Situação	Servidores	%
Ativo Permanente	1268	90,18%
Nomeado em Cargo Comissionado	76	5,41%
Requisitados de Outros Órgãos (Regimes Estatutários)	26	1,85%
Requisitados de Outros Órgãos (CLT)	21	1,49%
Exercício Descentralizado de Carreira	14	1,00%
Exercício Provisório	1	0,07%
Total	1406	100%

Tabela 23: Situação Funcional.

Fonte: SIAPE

Ao término de 2019, 46 (quarenta e seis) servidores da ANAC se encontravam cedidos a outros órgãos, não compondo nossa Força de Trabalho Efetiva.

Carreira

Quanto à carreira, os servidores da ANAC estão assim distribuídos, incluindo os servidores cedidos:

Carreira	Total Servidores	% Total	Nº de Cedidos
Quadro Efetivo da ANAC	1196	85,06%	39
Cargos em Extinção	54	3,84%	7
C&T	18	1,28%	-
Outras carreiras do serviço público	62	4,41%	-
Comissionados sem vínculo	76	5,41%	-
Total	1406	100%	46

Tabela 24: Carreira.

Fonte: SIAPE

Os 1196 servidores do Quadro Efetivo da ANAC estão assim distribuídos:

Cargos Efetivos	Total Servidores	% Total	Nº de Cedidos
Especialistas em Regulação de AC	652	54%	19
Técnicos em Regulação de AC	248	21%	9
Analistas Administrativos	215	18%	10
Técnicos Administrativos	81	7%	1
Total	1196	100%	39

Tabela 25: Distribuição do Quadro Efetivo.

Fonte: SIAPE

Servidores por área de trabalho

Área	Servidores	%
Área Finalística	1026	72,97%
Área Meio	344	24,47%
Diretoria	36	2,56%
Total	1406	100%

Tabela 26: Distribuição por área de trabalho.

Fonte: SIAPE



Servidores por unidade

UORG	Servidores	%
SAR	260	18,49%
SPO	226	16,07%
SFI	225	16,00%
SIA	158	11,24%
SAF	136	9,67%
SGP	67	4,77%
SRA	66	4,69%
SAS	57	4,05%
STI	33	2,35%
ASJIN	22	1,56%
SPI	20	1,42%
ASCOM	17	1,21%
PF	16	1,14%
ASSOP	12	0,85%
CRG	12	0,85%
AUD	12	0,85%
ASINT	11	0,78%
DIR/JN	10	0,71%
DIR/RB	9	0,64%
GAB	8	0,57%
DIR-P	7	0,50%
ASTEC	7	0,50%
OUV	7	0,50%
ASPAR	6	0,43%
DIR/RF	1	0,07%
DIR/PB	1	0,07%
Total	1406	100%

Tabela 27: Distribuição por unidade de exercício.
Fonte: SIAPE

Detalhamento da despesa de pessoal (ativo, inativo e pensionista)

Segue abaixo tabela com a evolução das despesas de pessoal da ANAC nos últimos três anos, evidenciando, ainda, as seguintes causas de sua variação:

- Produção dos efeitos das tabelas remuneratórias estipuladas pelo Anexos XXVIII e XXIX da L. 13.326/2016, que alterou a Lei dos Cargos das Agências Reguladoras (L. 10.871/2004), elevando a remuneração média por servidor em 2016 e 2017 e determinando o pagamento de subsídio;
- Em 2017 e 2018, Aumento do Quadro Efetivo da Agência, em razão da nomeação de servidores egressos do Concurso ANAC 2015;
- Em 2019, diminuição do Quadro Efetivo da Agência, em razão de aposentadorias de servidores, sem a possibilidade de substituição;
- Melhoria na qualidade da elaboração da folha de pagamento, evitando-se pagamentos indevidos.
- Analisando a evolução da Despesa de Pessoal da ANAC, o decréscimo total foi de 5,5% de 2018 para 2019.

Despesa	2019(R\$)	2018(R\$)	2017(R\$)
Ativos	356.835.071,02	382.151.313,57	372.025.350,62
Aposentados	17.055.002,65	14.383.317,97	12.769.239,64
Pensionistas	17.055.002,65	2.119.605,50	2.051.979,13
Total	376.308.647,79	398.654.237,04	386.846.569,39

Tabela 28: Detalhamento da despesa com pessoal.
Fonte: SIAFI

Recrutamento e alocação de pessoas

Com relação ao recrutamento externo por meio de concurso público, esta Agência realiza a análise curricular, além da análise das informações em formulário de perfil preenchido pelos candidatos aprovados no concurso público antes da alocação desses candidatos nas unidades da ANAC, o que busca adequar o perfil profissional do candidato à necessidade da instituição. Cabe ressaltar que o último concurso da Agência ocorreu em 2016 e o último cargo do concurso em questão teve o vencimento ocorrido no dia 1º de junho de 2019. Entretanto, não houve ingressos de servidores oriundos do referido concurso no ano de 2019.

Com relação ao recrutamento e seleção internos, desde 2017 são realizados processos seletivos para cargos comissionados vagos disponíveis em qualquer das Unidades da Agência. Em 3 anos de execução, 32 processos seletivos internos foram realizados, sendo 27 para cargos comissionados e 5 para movimentação interna sem cargo, ao total, 49 servidores do quadro efetivo foram selecionados nestes processos, ressaltando que realizamos processos seletivos para mais de um cargo por vez.

Em 2019, a Agência também iniciou processos seletivos externos por meio da movimentação prevista pela Portaria nº 193, de 3 de julho de 2018, do então Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG),

disponibilizando 35 vagas para diversas áreas, publicadas no Portal do Servidor. Foram recebidas 308 inscrições de servidores e empregados públicos interessados em trabalhar na Agência. Contudo, a seleção ainda não resultou em aumento da força de trabalho da Agência, pois o processo encontra-se em andamento no atual Ministério da Economia.

Além disso, foi implementado um banco de permuta no qual os servidores podem cadastrar seus currículos e intenções de movimentações para possibilitar a troca de área com outros servidores que possuam interesses convergentes e perfis adequados.

Avaliação de desempenho, remuneração e meritocracia

Gratificação de desempenho

A Avaliação de Desempenho na ANAC é regulamentada pela Instrução Normativa nº 73/2013, e tem o ciclo de avaliação no período compreendido entre 1º de novembro de um ano a 31 de outubro do ano seguinte.

A avaliação de desempenho individual é baseada na avaliação de fatores e metas de desempenho. São avaliados os servidores do quadro efetivo, específico, de ciência e tecnologia, bem como os comissionados sem vínculo, e cedidos de outros órgãos.

Cabe ressaltar que, com a publicação da Lei 13.326/2016, os servidores do quadro efetivo das Agências Reguladoras passaram a receber a remuneração por meio de subsídio, ficando extintas as gratificações de desempenho para estes cargos. Entretanto, os servidores do quadro específico e de ciência e tecnologia continuam a perceber a GDPCAR e a GDACT, respectivamente. Assim, para os ocupantes dessas carreiras a avaliação de desempenho permanece com caráter de pagamento de gratificação, enquanto é realizada para fins de gestão dos demais servidores e colaboradores.

É importante destacar que a avaliação de desempenho na ANAC é utilizada para verificar o cumprimento dos requisitos para progressão funcional do quadro efetivo. Portanto, ainda que não haja efeito direto na remuneração, o resultado da avaliação de desempenho dos servidores do quadro efetivo é requisito para a progressão funcional e sua consequente ascensão remuneratória.

10º ciclo de Avaliação de Desempenho 01/11/2018 a 31/10/2019	
Número de servidores avaliados	1.204
Número de pedidos de reconsideração	8
Número de pedidos de recurso	4

Tabela 29: Avaliação de Desempenho.
Fonte: SISAD

Por fim, informa-se que esta Agência publicou em 15 de agosto de 2019 a Instrução Normativa nº 142, que estabelece Programa de Gestão do Desempenho Institucional e Individual da ANAC, o qual disciplina um novo modelo de gestão do desempenho baseado no Plano Estratégico, metas, competências e feedback contínuo a ser implantado no ano de 2020.

Progressão funcional

As Agências Reguladoras, criadas para fiscalizar a prestação de serviços públicos pela iniciativa privada, possuem em seu quadro de pessoal efetivo servidores das carreiras de Especialista em Regulação e Analista Administrativo de nível superior e Técnico em Regulação e Técnico Administrativo de nível intermediário.

Essas carreiras, criadas pelas Leis nº 10.768, de 9 de novembro de 2003, para a Agência Nacional de Águas, e 10.871, de 20 de maio de 2004, para as demais Agências, são organizadas em classes e padrões e possuem o desenvolvimento mediante a progressão funcional e promoção, conforme os arts. 8 a 10 da referida norma.

Para regulamentar a progressão e a promoção das carreiras das Agências Reguladoras, foi publicado o Decreto nº 6.530, de 4 de agosto de 2008.

Com isso, em 26 de março de 2013, foi publicada a Instrução Normativa nº 68, que estabeleceu as regras de progressão e promoção na ANAC. Após a publicação da IN 68, foram observados alguns pontos que impediam a correta aplicação da progressão e promoção na Agência.

Esse normativo foi, então, posteriormente alterado pela Instrução Normativa nº 75, de 17 de setembro de 2013.

No ano de 2019, foram publicadas 735 progressões/promoções, conforme tabela abaixo.

Progressões e Promoções (P&P) em 2019													
Mês	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	TOTAL
Quantidade P&P	21	90	165	32	82	98	28	61	29	22	76	31	735
%	3%	12%	22%	4%	11%	13%	4%	8%	4%	3%	10%	4%	100%

Tabela 30: Progressões e Promoções.

Estágio probatório

Em 2018, concluíram o Estágio Probatório 52 servidores, sendo 40 da carreira de Técnico em Regulação de Aviação Civil e 12 da carreira de Técnico Administrativo, ingressos do concurso de 2016. Com a estabilidade, passam a ter direito a Licença Capacitação e Licença para Interesse Particular, entre outros benefícios.

Além disso, também ingressaram na Agência, no ano de 2019, 2 novos servidores da carreira de Especialista em Regulação de Aviação Civil, em virtude de decisão judicial. Ao total, devido às nomeações do concurso de 2016, 95 servidores ainda se encontram em estágio probatório, distribuídos nas carreiras conforme a seguir: 23 Analistas Administrativos, 65 Especialistas em Regulação de Aviação Civil, 04 Técnicos em Regulação de Aviação Civil e 03 Técnicos Administrativos.

Tabela de remuneração

As tabelas de subsídios do Quadro Efetivo da ANAC seguem o disposto na Lei 13.326/2016:

CARGOS	CLASSE	PADRÃO	EFEITOS FINANCEIROS A PARTIR DE
Especialista em Regulação de Aviação Civil	B	III	1º JAN 17
		II	21.036,46
		I	20.538,26
		V	20.040,07
		IV	19.541,88
		III	19.044,73
	A	II	18.545,48
		I	18.048,34
		V	17.549,09
		IV	17.051,95
		III	16.553,76
		II	16.054,51
		I	15.557,36
		V	15.058,12

Tabela 31: Remuneração Especialista.

CARGOS	CLASSE	PADRÃO	EFEITOS FINANCEIROS A PARTIR DE
Analista Administrativo	B	III	1º JAN 17
		II	10.506,18
		I	10.243,99
		V	9.990,44
		IV	9.492,86
		III	9.258,79
	A	II	9.028,68
		I	8.805,55
		V	8.587,18
		IV	8.203,93
		III	7.961,87
		II	7.766,13
		I	7.575,70
		V	7.388,37

Tabela 32: Remuneração Analista Administrativo

CARGOS	CLASSE	PADRÃO	EFEITOS FINANCEIROS
			A PARTIR DE
Técnico em Regulação de Aviação Civil	B	III	1º JAN 17
		II	10.506,18
		I	10.243,99
		V	9.990,44
		IV	9.492,86
	A	III	9.258,79
		II	9.028,68
		I	8.805,55
		V	8.587,18
		IV	8.203,93
		III	7.961,87
		II	7.766,13
		I	7.575,70
		V	7.388,37

Tabela 33: Remuneração Técnico em Regulação de Aviação Civil.

CARGOS	CLASSE	PADRÃO	EFEITOS FINANCEIROS
			A PARTIR DE
Técnico Administrativo	B	III	1º JAN 17
		II	10.147,08
		I	9.884,89
		V	9.628,19
		IV	9.123,26
	A	III	8.887,09
		II	8.658,03
		I	8.433,85
		V	8.215,48
		IV	7.787,08
		III	7.588,07
		II	7.392,33
		I	7.201,90
		V	7.016,67

Tabela 34: Remuneração Técnico Administrativo.

Percentual de cargos gerenciais ocupados por servidores efetivos

Considerando apenas os cargos CGE e CCD, 113 pessoas os ocupam, das quais 103 (91%) possuem vínculo com a Administração Pública e apenas 10 (9%) são puramente comissionados. Oitenta e quatro pessoas são do Quadro Efetivo da Agência, representando 74% do total das posições gerenciais ocupadas.

Detalhes sobre a igualdade de oportunidades na ANAC

Visando a valorização dos recursos humanos e o reconhecimento profissional dos servidores da Agência, um dos objetivos estratégicos do Plano Estratégico (2015-2019) é o de “Fortalecer o desenvolvimento, o reconhecimento e o bem-estar do servidor”, que traz como uma de suas ações “Promover a qualidade de vida no trabalho dos colaboradores”.

Para tanto, foi elaborado o Programa de Qualidade de Vida da ANAC (PQVT), publicado em 2016 e encerrado em 2019, o qual teve por objetivo viabilizar a efetivação do Fortalecimento Institucional. As ações visavam, especialmente, a redução do risco de evasão do capital humano por meio da igualdade de oportunidades e a efetiva atuação dos servidores na elaboração e promoção do PQVT. Além disso, o programa contemplava ações que visavam estruturar a política de ocupação de cargos comissionados, a política de movimentação interna, os processos seletivos internos, a participação em projetos de interesse do servidor, além de atividades focadas no desenvolvimento profissional e pessoal.

Dentre as atividades que fazem parte do escopo da Qualidade de Vida no Trabalho na ANAC, merecem destaque o início dos estudos de viabilidade para a reaplicação do diagnóstico a fim de avaliar os resultados do PQVT (2016-2019) utilizando a mesma metodologia científica validade em parceria com a Universidade de Brasília e o início do processo de contratação de empresa especializada na prestação dos Exames Médicos Periódicos para os servidores da Agência.

Dentre as ações direcionadas à saúde e à qualidade de vida realizadas em 2019, as quais contribuíram para a manutenção do bem-estar dos servidores, além da divulgação interna de sensibilização acerca do Setembro Amarelo, Outubro Rosa, Novembro Azul e Doação voluntária de sangue e medula óssea, destacam-se:

- Campanha do Agasalho em maio;
- Campanha do Brinquedo e livros infantis em setembro;
- Evento de comemoração do Dia Internacional da Mulher em março;
- Evento de comemoração do Dia do Servidor Público em outubro;
- Campanha de vacinação contra o vírus da gripe entre os meses de maio e junho.

Desenvolvimento do servidor – capacitação

Em 2019, a ANAC ofereceu 867 eventos de capacitação distintos, sendo 215 turmas internas, desenvolvidas diretamente pelo corpo técnico e pedagógico da Agência, 15 turmas in company e o restante oferecido por meio da contratação de vagas avulsas. Foram 12.620 alunos atendidos pelo Centro de Treinamento da ANAC, sendo 8.325 dessas vagas voltadas aos servidores da Agência e 4.295 voltadas ao público externo, composto por servidores de outros órgãos do governo, ou profissionais da aviação civil.

Para a realização das turmas internas, a ANAC investiu R\$ 172.765,35 em pagamento de instrutores internos. Investimos R\$ 694.355,13 na realização das 15 turmas in company, que atenderam a 236 servidores.

Com essas ofertas, conseguimos alcançar 1.286 dos nossos colaboradores e oferecer 146.673 horas de treinamento, com uma média de 114 horas de capacitação por servidor.

A ANAC concedeu aos seus servidores 14 novas bolsas por meio do Programa de Incentivo Educacional (PIE), para custeio de cursos de graduação e de pós-graduação. Considerando as 20 bolsas concedidas em exercícios anteriores, destinadas à manutenção de cursos ainda em andamento em 2019, o PIE alcançou 34

servidores, com um investimento de R\$ 207.166,86 nesse ano. A Agência investiu ainda R\$ 166.770,90 no Programa de Capacitação em Idiomas (PCI), atendendo 105 servidores, com bolsas para as seguintes línguas: inglês, francês, espanhol, alemão e russo. A tabela a seguir apresenta os dados completos sobre a concessão de ressarcimentos e afastamentos.

PIE 2019	Curso	Modalidade de afastamento	
		Parcial	Integral
Afastamentos	Especialização	-	2
	Mestrado	1	2
	Doutorado	2	2
Total de Afastamentos		3	6
Ressarcimentos	Graduação	3	
	Especialização	8	
	Mestrado	1	
	Doutorado	2	
Total ressarcimentos		14	

Tabela 35: Programa de Incentivo Educacional.

Aprofundando um pouco mais os aspectos relacionados a idiomas, a Agência realizou importantes entregas na área de tradução e versão de documentos oficiais oriundos da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). No âmbito da iniciativa *No Country Left Behind*, da (OACI), foi entregue traduzido para o português o Anexo 14 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional – Projeto e Operações de Aeródromos, bem como a Emenda 13-B ao referido Anexo, a fim de atender as necessidades dos países lusófonos.

É importante destacar que a ANAC vem trabalhando na tradução de alguns dos Anexos devido a compromisso assumido com a OACI para atender necessidades urgentes de países de língua portuguesa. Os trabalhos de tradução se iniciaram em 2017 e o Projeto tem data prevista de conclusão para 2022.

Ademais, a ANAC, por meio de sua equipe de produção linguística, provê ao setor de aviação uma importante ferramenta para pesquisa terminológica –os Dicionários ANACpédia. Tais Dicionários compõem iniciativa pioneira da Agência de oferecer dados terminológicos online e gratuitos à toda sociedade, em especial aos profissionais da aviação. A Agência conta, ainda, com um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) com o objetivo primário de atualizar as informações constantemente e incluir termos relativos ao controle do espaço aéreo nos Dicionários da Agência, área de especialidade daquele Departamento. No ano de 2019, foram publicadas atualizações dos Dicionários ANACpédia, disponíveis em <https://www2.anac.gov.br/anacpedias/>.

Além dessas iniciativas, a equipe dedicada à área de idiomas desenvolveu o Curso *Aviation English Level 3 for Civil Aviation Professionals* na Metodologia TRAINAIR Plus da OACI. O Curso foi elaborado em consonância com os padrões de qualidade e metodológicos estabelecidos, tendo sido aprovado como STP (Standardized Training Package) pela referida Organização, o que permite que seja oferecido aos demais países membros da OACI. Trata-se de Curso de inglês técnico na área de aviação, oferecido online.

O Curso *Aviation English Level 3 for Civil Aviation Professionals* é oferecido por meio do Portal de Capacitação da Agência, disponível no endereço eletrônico: <https://sistemas.anac.gov.br/capacitacao/>.

Outro fator de destaque são as facilidades para a realização de treinamentos que a Agência oferece. Trata-se do Centro de Treinamento da ANAC, que merece destaque especial por estar ampliando sua capacidade de oferta de treinamentos, todos submetidos a um permanente controle de qualidade e voltados ao objetivo maior da Agência de contribuir para um transporte aéreo seguro.

Com mais de 12.000 certificados emitidos em 2019, o Centro de Treinamento passou por reformas significativas e será reinaugurado em março de 2020. Com capacidade operacional agora ainda maior, ampliará a oferta de cursos tanto para servidores da Agência, como para profissionais da aviação civil nacional e internacional, além de servidores de outros órgãos do governo federal.

Especialização em Regulamentação Aeronáutica e Gestão da Segurança Operacional

A Agência investiu R\$ 1.198.850,00 para ofertar a 27 servidores da ANAC a primeira turma de Especialização em Regulamentação Aeronáutica e Gestão da Segurança Operacional. Promovido pela *Embry-Riddle Aeronautical University* e pela Pontifícia Universidade Católica (PUC) do Rio Grande do Sul, o curso abordou temas como: transporte e navegação aérea, gestão de recursos humanos, políticas públicas, aviação civil, gestão de fatores humanos na aviação, segurança operacional, entre outros.

Os servidores selecionados via Edital lançado em outubro de 2018 participaram de disciplinas ministradas tanto presencialmente quanto a distância. As aulas presenciais foram ministradas durante 2 dias no mês, no Centro de Treinamento da ANAC.

A especialização foi concluída em dezembro de 2019, sendo 27 servidores formados como especialistas em Regulamentação Aeronáutica e Gestão da Segurança Operacional.

Comitê de Equidade

Em novembro de 2019, a ANAC instituiu, por meio da Portaria nº 3.690, de 28 de novembro de 2019, seu Comitê de Equidade. O grupo, que se reúne mensalmente, tem como objetivo estimular e promover um ambiente laboral colaborativo e que favoreça a integração de servidores e colaboradores, respeitando e valorizando as diferenças e peculiaridades de cada grupo que compõe a ANAC, quais sejam: homens, mulheres, pessoas com deficiência, múltiplas etnias e orientações sexuais.

A formação inicial do Comitê de Equidade prevê a participação ativa de servidores da Superintendência de Gestão de Pessoas e da Assessoria de Comunicação Social da ANAC. Ainda no primeiro semestre de 2020, serão selecionados, via edital, servidores de outras unidades de modo a completar as nove vagas do Comitê.

São atribuições do Comitê de Equidade da ANAC:

- Apresentar estudos e propor iniciativas que estimulem a equidade no âmbito da ANAC.
- Promover debates e discussões sobre temas relacionados à promoção da equidade.
- Promover a articulação com instituições públicas e privadas para troca de conhecimentos e experiências relacionadas à promoção da equidade.
- Apresentar relatório anual de suas atividades.

Gestão do Conhecimento, Pesquisa e Inovação

A área de Gestão do Conhecimento e Inovação é responsável por conduzir ações afetas ao laboratório de Inovação da ANAC (InovANAC) e processos afetos à Gestão do Conhecimento e Pesquisa. No ano de 2019, várias foram as iniciativas conduzidas pela área, as quais são elencadas abaixo:

Banco de Pesquisadores

Lançado em 2019, o banco de pesquisadores inclui dados sobre materiais bibliográficos produzidos pelos servidores da ANAC.

Atualmente, o banco possui 173 perfis cadastrados, os quais incluem o cadastro de servidores com especialização, mestrado e doutorado. Para cada perfil são elencados os trabalhos produzidos tanto no contexto da formação acadêmica, quanto os artigos e demais trabalhos elaborados e publicados em meio científico.

Os dados estão disponíveis para o público interno da ANAC e podem ser acessados pelo endereço eletrônico:

https://sistemas.anac.gov.br/wiki/index.php/Banco_de_pesquisadores_da_ANAC

Wiki ANAC

Ferramenta colaborativa que proporciona o registro de conteúdos relevantes do dia a dia da Agência, facilitando a gestão do conhecimento. Gerenciada e desenvolvida pela comunidade de usuários, formada por todos os servidores da ANAC, a ferramenta atualmente possui 964 páginas de conteúdo publicadas, 3.616 páginas ativas, 18.891 edições textuais e 1.187 usuários registrados.

A ferramenta pode ser acessada pelo endereço eletrônico:

https://sistemas.anac.gov.br/wiki/index.php/P%C3%A1gina_principal.

Pesquisa

No ano de 2019, foram realizadas as atividades do projeto de pesquisa intitulado “Eficiência no gerenciamento de riscos de supervisão da segurança operacional (*safety oversight*) da ANAC”.

O projeto, de caráter multidisciplinar, foi estabelecido entre a Agência e a Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, da Universidade de Brasília, por meio de um Termo de Execução Descentralizada (TED). Foram envolvidas no projeto as seguintes unidades organizacionais: Superintendência de Ação Fiscal (SFI), Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) e Superintendência de Padrões Operacionais (SPO). A Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP) foi responsável por conduzir o projeto no que tange aos aspectos administrativos. O Escritório de Projetos (ESPRO) da ANAC auxiliou na condução dos trabalhos.

Com duração de 11 meses (dezembro de 2018 a novembro de 2019), o projeto apresentou os seguintes objetivos:

- Inventariar e modelar riscos de *safety oversight* na aviação civil;
- Modelar e otimizar a eficiência no gerenciamento de riscos;
- Identificar lacunas (*gaps*) da literatura para apoiar a ANAC na definição de linhas de pesquisa de interesse;
- Levantar requisitos de capacitação para permitir a multiplicação dos resultados da pesquisa na ANAC.



Os produtos entregues por meio do TED foram:

- Artigo de Revisão Sistemática da Literatura – Riscos
- Relatório Técnico de Especificações Detalhadas dos Modelos (Inicial e Revisado)
- Modelo Inicial – Alocação
- Relatório Técnico de Resultados do Modelo Inicial – Alocação
- Relatório Técnico com Propostas de Linhas de Pesquisa – Alocação
- Modelo Revisado – Riscos
- Relatório Técnico de Resultados do Modelo Revisado – Riscos
- Artigo sobre o Modelo Inicial – Alocação
- Relatório Técnico com Propostas de Linhas de Pesquisa – Riscos
- Artigo sobre o Modelo Inicial – Riscos
- Relatório Técnico de Requisitos de Capacitação
- Defesa de Trabalhos de Conclusão de Curso
- Artigo Tecnológico sobre o Projeto de Pesquisa

O projeto consistiu em importante estratégia de auxílio às atividades da Agência, sendo a parceria entre a instituição e a Academia importante ferramenta de otimização de processos de trabalho internos.

Além da parceria celebrada por meio do TED, em busca de uma maior interação com a Academia, a Agência incentivou a aplicação de pesquisas acadêmicas, tal como o estudo conduzido por um pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Sistemas Mecatrônicos da Universidade de Brasília, com o objetivo de validar um modelo dinâmico para o gerenciamento de programas. A coleta de dados ocorreu por meio de entrevistas com os gerentes do Escritório de Projetos (ESPRO/SPI) e do Programa de Segurança Operacional Específico (PSOE/ANAC).

Inovação

Desde 2017, a ANAC conta com um Laboratório de Inovação, o Lab InovAnac, instituído pela Portaria nº 3.791, de 14 de novembro de 2017. O Laboratório tem como objetivos fomentar a geração, a execução e a aceleração de ideias e oportunidades que possibilitem a produção de inovações que produzam valor para a sociedade brasileira, para o sistema de aviação civil e para a própria Agência, além de fomentar a cultura da inovação, com foco na valorização das pessoas, no capital intelectual e no compromisso com resultados.

O Lab InovANAC desenvolve projetos, oficinas de trabalho e ações de aprendizagem com o uso de abordagens e práticas inovadoras, tanto interna quanto externamente.

Em 2019, o laboratório desenvolveu algumas oficinas internas, a saber:

- Workshop de levantamento de perigos do setor de Aviação Sub-Regional: o evento foi fruto de uma parceria com a Assessoria de Segurança Operacional da ANAC e contou com a participação de servidores e regulados.



- Workshop sobre processo sancionador: oficina realizada em parceria com a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN) e contou com a participação de outras Agências Reguladoras, a nível federal e distrital.
- *Design Sprint* Projeto 4 do Programa PSOE, com o objetivo de elaborar a Política de Proteção de Dados de Segurança Operacional.

Ainda em 2019 foi promovido o Prêmio InovANAC. Como uma iniciativa de estímulo à cultura da inovação na aviação civil, a premiação visa dar notoriedade e disseminar ideias e práticas inovadoras que sirvam de inspiração ou de referência para outras iniciativas de promoção da segurança operacional nos aeródromos brasileiros.

Em 2019 foram promovidas as seguintes edições dos prêmios destinados ao público externo:

- 1º Edição do Prêmio *InovANAC Security*
- 2º Edição do Prêmio *InovANAC Safety Aeródromos*
- 2º Edição do Prêmio *InovANAC Safety Operador Aéreo*
- 2º Edição do Prêmio *InovANAC Safety Aeronavegabilidade*

É importante destacar que o Laboratório de Inovação da ANAC faz parte da Rede de Inovação no Setor Público (Rede InovaGov), participando ativamente das atividades.

Gestão de Licitações e Contratos

Conformidade legal

Todas as contratações decorrentes de licitações - pregões e demais modalidades - estão sob responsabilidade da unidade central de contratação, na sede da Agência. Já as contratações diretas, são conduzidas de forma regionalizada, por 5 unidades contratantes (Unidades Administrativas de Serviços Gerais - UASGs), com a particularidade de que aquelas de âmbito nacional competem à unidade central e a contratação de cursos de capacitação, nacionais e abertos ao público, cabe à unidade administrativa da Agência no Rio de Janeiro.

- A assessoria jurídica nos processos de contratação fica a cargo da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, o que garante a conformidade das contratações com o arcabouço legal e normativo vigente. Além disso, cumpre à unidade central de contratação orientar as demais unidades contratantes quanto à observância de procedimentos padronizados na área de atuação.

Detalhamento dos gastos das contratações por finalidade e especificação dos tipos de serviços contratados para o funcionamento administrativo

Durante o exercício de 2019, foram finalizados 207 processos de contratação que representaram um montante de aproximadamente R\$ 39.127.000,00, sendo 78,5% decorrente de licitações e 21,5% de contratações diretas, entre dispensas e inexigibilidades de licitação. Dentre as contratações diretas, as dispensas de pequeno valor (incisos I e II do art. 24 da Lei nº 8.666/93) representaram aproximadamente 0,49% do valor total contratado.



Lição (Pregão Eletrônico)		Contratação Direta (Dispensa e Inexigibilidade de Licitação)			
Brasília-Sede UASG 113214	Brasília-Sede UASG 113214	Rio de Janeiro UASG 113216	São Paulo UASG 113217	Recife UASG 113218	Porto Alegre UASG 113218
26	72	77	17	6	9

Tabela 36: Contratações diretas.

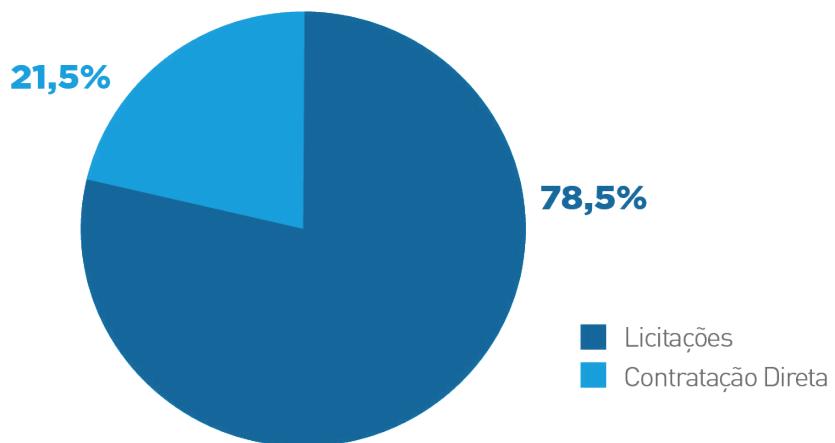


Figura 53 – Distribuição de contratações entre licitações e contratações diretas.

As contratações podem ser distribuídas em quatro finalidades:

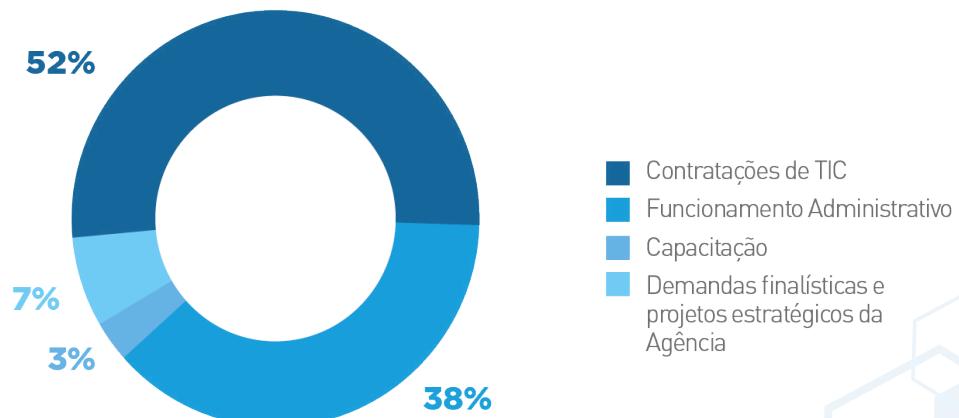


Figura 54 – Distribuição de contratações por finalidade.

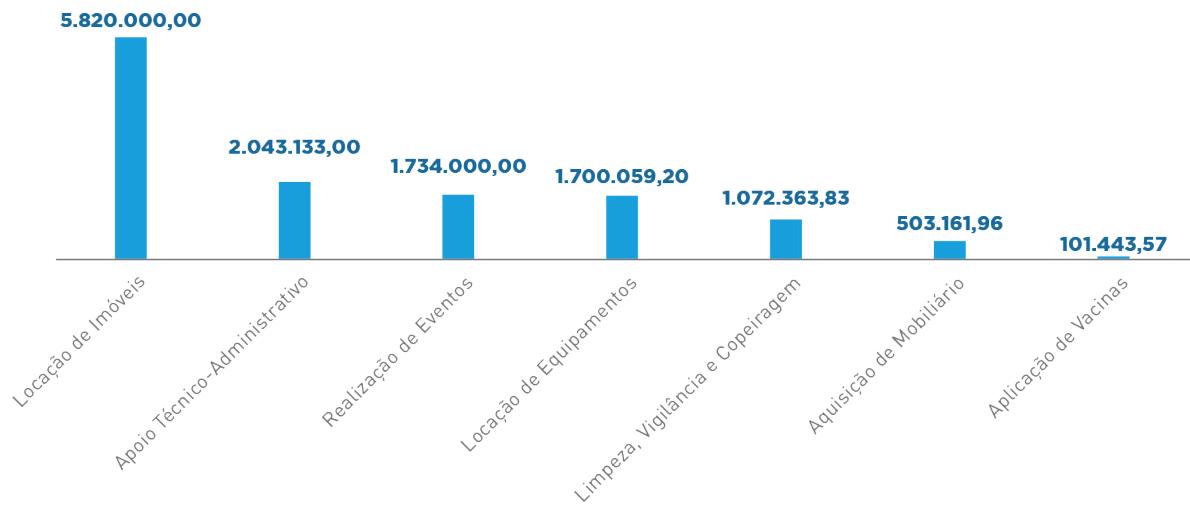


Figura 55 – Principais contratações para fins administrativos.

Contratações mais relevantes, sua associação aos objetivos estratégicos e justificativas para essas contratações

As contratações mais relevantes estão associadas aos principais objetivos do Planejamento Estratégico 2015-2019 da ANAC, com os resultados explicitados na Perspectiva Sociedade do Mapa Estratégico:

- Ampliar o acesso a um transporte aéreo seguro e de qualidade para a sociedade;
- Promover um ambiente de negócios do setor aéreo que permita o desenvolvimento do mercado e da indústria; e
- Ampliar a integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional.

Nessa esteira, a Instrução Normativa ANAC nº 66/2012, alterada pela IN nº 95/2016, dispõe no seu art. 15 que os direcionamentos estratégicos, as diretrizes e os objetivos institucionais definidos nos ciclos de planejamento orientarão a definição e a seleção dos projetos estratégicos da ANAC.

Dentre os mencionados Projetos Estratégicos, dois desdobraram-se, entre outras, em atividades de contratação:

Projeto Estratégico	Contratações
Autoatendimento	Implantação, nos aeroportos brasileiros, de Equipamentos de Tecnologia da Informação para autoatendimento dos passageiros da Aviação Civil.
Centro Regional de Excelência Trainair Plus ANAC	Contratação de um Validador, indicado pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), para o acompanhamento do processo de desenvolvimento do Pacote de Treinamento Padrão (<i>Standardized Training Package - STP</i>). Certificação do Centro de Treinamento pelo período de 01/01/2019 a 31/12/2019, com o intuito de garantir sua permanência no programa <i>TRAINAIR PLUS</i> .

Tabela 37: Contratações para Projetos Estratégicos.

Anota-se, também, pela sua relevância estratégica, as contratações dos serviços de Call Center e Tridígito 163, que visam manter um canal de comunicação acessível à sociedade para o encaminhamento de sugestões de aprimoramento dos serviços, críticas, reclamações, pedidos de informações e outras manifestações similares relacionadas aos serviços prestados pela Agência e pelos entes regulados. As contratações encontram-se em consonância com a seguinte diretriz do Plano Estratégico da ANAC 2015-2019: Garantir serviços de qualidade a partir de uma cultura orientada ao cliente e à transparência.

Ainda, por representarem aproximadamente 52% do montante total contratado – R\$ 20 Mi – verifica-se relevante destacar as 3 contratações de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) com maior representatividade: 91% do total:

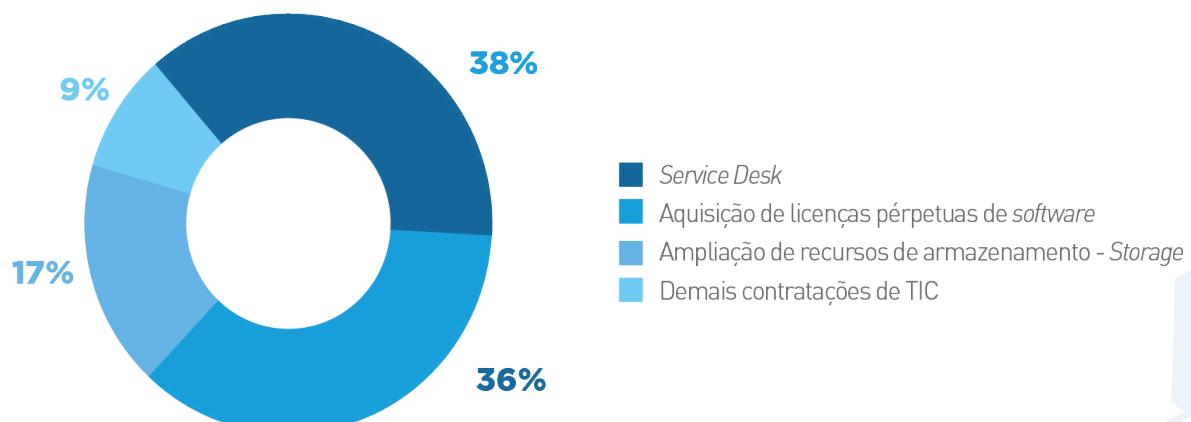


Figura 56 – Distribuição das contratações de Tecnologia da Informação e Comunicação.

Contratos de Publicidade e Propaganda

A Agência não firmou qualquer contrato de publicidade e propaganda em 2019 e não possui rubrica orçamentária para essa finalidade.

Contratações diretas: participação nos processos de contratação, principais tipos e justificativas para realização

Em 2019, foram finalizados 181 processos de contratação direta, que representaram aproximadamente 21,5% do montante total contratado. As dispensas de pequeno valor (incisos I e II do art. 24 da Lei nº 8.666/93) representaram aproximadamente 0,49% do valor total contratado e, no universo das contratações diretas, em torno de 2%.

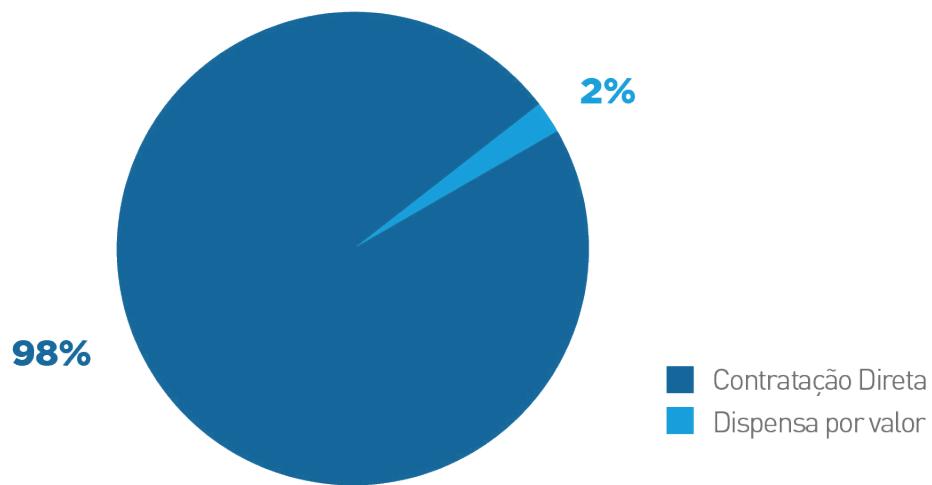


Figura 57 – Distribuição das contratações diretas.

Dentre as contratações diretas evidencia-se:

- locação de imóvel para abrigar as instalações da Agência em São José dos Campos/SP, a qual possibilitou uma redução do valor de aluguel de aproximadamente 40% em relação ao imóvel anterior;
- aqueelas relacionadas à capacitação de servidores que, excluído o processo de locação acima mencionado, totalizaram aproximadamente 50% do valor total das contratações diretas, e decorreram do Plano Anual de Capacitação (PAC), que reflete o planejamento de capacitação dos servidores da ANAC para o exercício, tendo como parâmetro os objetivos e estratégias estabelecidas no Planejamento Estratégico de 2015-2019; e
- serviço de emissão e distribuição do Certificado de Habilitação Técnica – CHT, realizado pela Casa da Moeda do Brasil, até a migração para o CHT digital, que ocorreu em agosto de 2019.

Principais desafios e ações futuras

Notadamente, há um movimento normativo e legislativo direcionado para o aumento da eficiência nas contratações públicas. Novos procedimentos e instrumentos com esse fim passam a integrar a rotina administrativa, tais como o Sistema de Planejamento e Gerenciamento de Contratações (PGC) e a nova Lei de Licitações, em análise pelo Congresso Nacional; os quais, contudo, carecem de tempo para a sua completa absorção pela Agência.

Nessa linha, merece destaque a recente alteração do Decreto nº 9.507, de 21 de setembro de 2018, que ampliou o escopo de atividades passíveis de execução indireta e permite potencializar a eficiência na prestação de serviços pela Agência. Também o novo Plano Estratégico 2020 a 2026 – da Agência tende a desdobrar-se em Projetos que implicarão em inovações nas contratações.

Porém, para tanto, exigir-se-á um considerável esforço do corpo técnico para viabilizar a contratação desses serviços de apoio à execução de atividades fim.

Outrossim, atividades adjuntas, como a atualização do Manual de Fiscalização de Contratações de Tecnologia da Informação e Comunicação, devem mobilizar uma parcela dos servidores da unidade por um relevante período.

Soma-se aos desafios postos a ausência de reposição de servidores da unidade, que saíram da Agência em 2019, haja vista a já otimizada composição do setor. Nessa esteira, planeja-se uma delegação coordenada de atividades da unidade central para outras unidades contratantes, que possuem margem operacional para tanto. Espera-se que esse esforço sinérgico mitigue o impacto da redução de pessoal e resulte no alcance das metas propostas.

Gestão Patrimonial e Infraestrutura

Conformidade legal

Como nos exercícios anteriores, identifica-se que as unidades da ANAC permaneceram alinhadas com os termos do artigo 37 da Constituição Federal, da Lei nº 4.320/64, do Decreto-lei nº 200/67, da Instrução Normativa nº 205/88, do Decreto nº 9.373/2018 e dos demais instrumentos legais que regem a gestão patrimonial na Administração Pública.

Na gestão dos almoxarifados, destaca-se que a Agência implantou em sua Sede como iniciativa piloto o almoxarifado virtual, disponibilizado pelo Ministério da Economia. Intenta-se expandir tal solução para as demais unidades ao longo de 2020, viabilizando a eliminação dos estoques e a redução dos custos indiretos com o serviço.

Investimentos em infraestrutura e equipamentos

Em 2019, a Agência Nacional de Aviação Civil investiu R\$ 7,78 milhões* em compras de equipamentos de tecnologia da informação, proteção e segurança, áudio e vídeo, materiais bibliográficos e equipamentos diversos, além do desenvolvimento e aquisição de softwares.

Os investimentos realizados estão alinhados ao objetivo estratégico de “Aperfeiçoar o apoio logístico e prestar serviços internos de qualidade”. Além disso, os investimentos se adequam à estrutura organizacional e ao modelo de dispersão geográfica desta Agência, conforme processos executados em cada área e local.

Dentre os investimentos tem-se:

- Equipamentos e softwares de tecnologia de informação, R\$ 7,62 milhões
- Equipamentos em geral, R\$ 0,16 milhão

Tipo	Valor
Material de TIC (PERMANENTE)	3.399.900,00w
Aquisição de Software pronto	2.604.784,58
Desenvolvimento de Software	1.620.784,77
Mobiliário em geral	107.741,48
Coleções e materiais bibliográficos	38.923,09
Aparelhos e equipamentos de comunicação	3.440,00
Outros materiais permanentes	3.147,75
Manutenção e conservação de bens imóveis	510,00
Aparelhos e utensílios domésticos	356,37
Total	7.779.588,04

Tabela 38: Investimentos em infraestrutura e equipamentos

Desfazimento de Ativos

Saneamento dos ativos:

Durante o exercício de 2019, a ANAC efetuou o saneamento de ativos mediante desfazimento de bens por doação na seguinte forma:

- Materiais de Consumo: doação de bens em desuso nas UGs 113214, 113216 e 113217, no valor total de R\$ 80.732,00. Todos os bens de consumo doados tiveram como donatários integrantes da Administração Pública;
- Materiais Permanentes: Doação de 3.267 bens inservíveis no âmbito da ANAC, no valor total de R\$ 1.047.860,00. Excetuando-se 58 bens no valor de R\$ 11.227,33 que foram doados a entidade filantrópica, todos os bens foram doados a integrantes da Administração Pública.

Destacamos que as principais causas da necessidade de saneamento foram os reflexos da implantação do SEI!, a desativação de NURACs nos aeroportos, a substituição dos computadores e, em especial, o desgaste pelo tempo de uso.

Locação de Imóveis

Para o desenvolvimento de suas atividades em 2019, a Agência ocupou imóveis locados em Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro e em São José dos Campos. Para tanto, arcou com despesa de R\$ 24,47 milhões.

Evolução das despesas de locação na Agência:

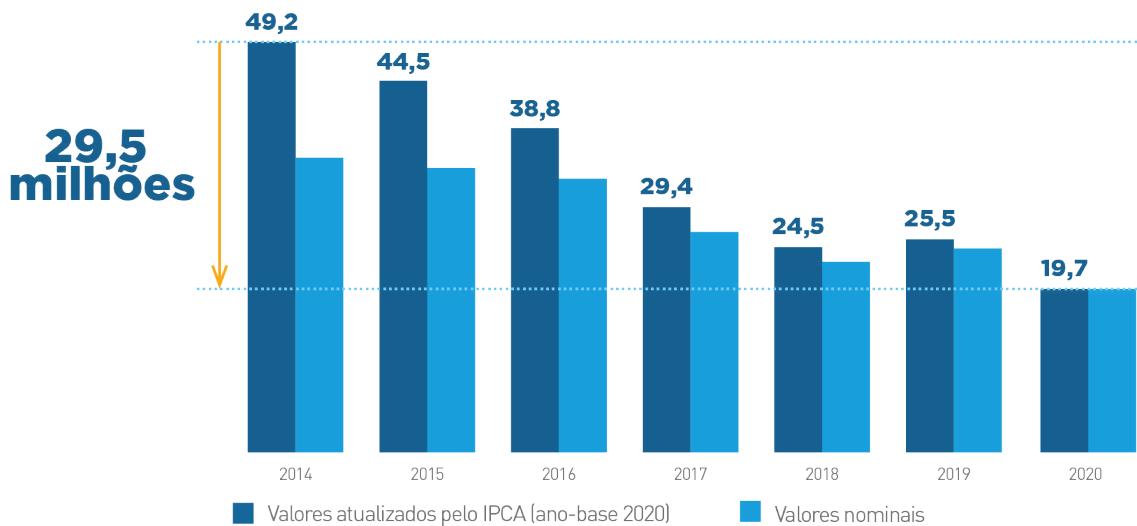


Figura 58 – Evolução das despesas de locação.

Em que pese já ter havido significativa redução nos dispêndios ao longo dos anos, destacamos os chamamentos públicos efetuados em 2019 para a prospecção de contratos ainda mais vantajosos para as unidades de São José dos Campos, São Paulo e para a Sede em Brasília. Além da promoção da competição e da publicidade, intentou-se identificar imóveis que apresentassem menor custo de ocupação total, englobando também as despesas condominiais e as de limpeza, vigilância e conservação.

Como resultado da sistemática, em Brasília foi formalizado aditivo ao contrato de locação com redução do aluguel estimado de R\$ 1.297.799,00 mensais para R\$ 883.729,70, tendo carência de pagamento nos 5 primeiros meses.

Já para São José dos Campos, a ação considerada mais vantajosa foi a mudança das instalações. Com isto, foi formalizado novo contrato de locação, que entrará em vigor em 31/03/2020, cujo valor mensal será de R\$ 97.000,00, ao invés dos R\$ 253.417,13 estimados no contrato anterior.

Para São Paulo, por sua vez, obtivemos a não aplicação do índice anual previsto para reajuste do contrato, que importou numa economia de R\$ 7.665,72 mensais.

Pelo exposto, verifica-se uma economia de R\$ 39.107.787,91, para os próximos 60 meses – duração dos contratos.

Mudanças e desmobilizações relevantes

No exercício de 2019, as principais desmobilizações foram as desativações dos NURACs nos aeroportos de Porto Alegre, Curitiba, Guarulhos, Congonhas, Santos Dumont, Galeão, Brasília, Cuiabá, Porto Velho, Macaé, Macapá, Recife e Natal.

Como mudança, destacamos a unificação dos NURACs de Confins e Pampulha, transformados no NURAC de Belo Horizonte, cuja instalação se deu em imóvel de uso compartilhado com o Banco Central.

Principais desafios e ações futuras

Para o exercício de 2020, identificamos vários desafios, a saber:

- a) a celebração de chamamento para prospecção de contrato de locação mais vantajoso para a Representação Regional do Rio de Janeiro;
- b) a mudança de São José dos Campos, em função da celebração de novo contrato de locação;
- c) a mudança da Unidade de Porto Alegre para instalações compartilhadas junto ao Ministério da Economia, em função da área ocupada pela Agência estar concedida à Fraport AG Frankfurt Airport Services;
- d) a desativação dos NURACs de Belém e Campo Grande;
- e) a ampliação do almoxarifado virtual e do Táxi Gov para as demais unidades da Agência;
- f) a gradativa substituição do mobiliário atual pelo sistema de plataforma – em média 30% mais eficiente que as estações em “L” atuais; e
- g) a manutenção do nível de investimento em infraestrutura de tecnologia da informação com perspectiva de redução das dotações orçamentárias.

Gestão de Custos

Sistemática de apuração de custos no âmbito da ANAC

A ANAC não dispõe de um modelo personalizado de apuração de custos, uma vez que ainda não estabeleceu uma metodologia de apuração, estando a definição dos seus centros de custos em fase incipiente.

A partir do mês de abril de 2018, cumprindo disposições legais contidas no parágrafo terceiro, da Lei de Responsabilidade Fiscal, a Secretaria do Tesouro Nacional implementou rotina de informações de custos no SIAFIWeb, a fim de coletar dados a serem disponibilizados no Portal de Custos do Governo Federal, tendo como fontes de informações aquelas extraídas de sistemas estruturantes como o SIORG, o SIAPE e o SIAFI. Em razão de sua recente implantação, não há ainda uma base histórica que permita uma análise voltada para o processo de tomada de decisão.

A alocação dos custos por sua vez, mediante apropriação das despesas pelo SIAFIWeb não permite demonstrar a distribuição dos recursos consumidos, fazendo-se a distinção entre áreas finalísticas e de suporte, tendo em vista que as apropriações que afetam custos são atribuídas ao código SIORG da Unidade Gestora Executora emitente do correspondente documento hábil no SIAFI, ou seja, independentemente da unidade organizacional considerada como consumidora dos recursos.

Apesar de ter sido instituída como uma rotina obrigatória para os órgãos integrantes do orçamento fiscal e da seguridade social, verificou-se uma oportunidade de promover uma discussão sobre o assunto, em função de ter sido necessário um alinhamento entre as unidades gestoras executoras de orçamento quanto à identificação de itens de custos e a análise do seu fato gerador.

Nessa esteira, a ANAC tem estabelecido os critérios para o reconhecimento dos fatos que afetam o patrimônio, segundo o regime de competência, sejam esses dependentes ou independentes de execução orçamentária, reforçando premissas colocadas à época da adoção do novo Plano de Contas Aplicados ao Setor Público, em 2015.

Esse alinhamento técnico foi importante para que os agentes envolvidos tenham como pressuposto a adoção do regime de competência na geração de informações de custos, cuja conformidade legal também está consignada na Lei de Responsabilidade Fiscal, segundo o que dispõe o inciso II, do artigo 50.

Definidos os requisitos para inserção de dados no SIAFIWeb, passou-se a analisar as informações de custos a partir das extrações do SIC, essencialmente, tomando por base os atributos relativos ao mês a que se refere cada elemento de custo e o período em que essas informações foram inseridas no SIAFI, em comparação aos requisitos definidos no alinhamento técnico para prover o Portal de Custos do Governo Federal.

A partir das análises feitas com base nas informações da aba “Centro de Custos” do SIAFIWeb, verificou-se a necessidade de estabelecer uma rotina padronizada com vistas a adequar o fluxo de informações entre as áreas de gestão e fiscalização de contratos e de execução orçamentária e financeira, com fulcro no registro da despesa pela ocorrência do correspondente fato gerador.

Identificou-se, portanto, que os gestores e fiscais de contrato são responsáveis diretos pela constatação da ocorrência do fato gerador de parcela relevante de itens de custo, e uma adequação nos processos foi vista como fundamental para a geração de informações tempestivas de custos, antes da implementação de um modelo personalizado. Em 2019, a fim de promover os ajustes necessários, iniciou-se um projeto de capacitação dos agentes responsáveis com dois eventos já realizados em duas unidades gestoras executoras de despesas orçamentárias.

O desafio da ANAC e as ações futuras a serem desenvolvidas estão relacionadas ao desenvolvimento de um modelo personalizado de custos que seja aderente à sua gestão estratégica e útil ao processo de tomada de decisão, voltado para a melhoria da qualidade do gasto público, sem deixar de considerar a importância do regime de competência para a geração e gestão de informações de custos governamentais.

Gestão de Fundos e Programas

Identificação e Informações dos Fundos na Gestão da ANAC

Fundo Aerooviário

O Fundo Aerooviário, criado pelo Decreto-Lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, e posteriormente alterado/complementado pela Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos financeiros para execução e manutenção das políticas previstas no Sistema Aerooviário Nacional, podendo ser aplicado em projetos, construção, manutenção, operação e na administração de instalação e serviços da infraestrutura aeronáutica².

² O Sistema de Infraestrutura Aeronáutica no âmbito das competências da ANAC de regulação e fiscalização compreende os seguintes artigos do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986: o Sistema Aeroportuário, art. 34, o Sistema de Segurança de Voo, artigos 66 a 71, o Sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro, artigos 72 a 85, o Sistema de Facilitação, Segurança e Coordenação do Transporte Aéreo, artigos 94 a 96, o Sistema de Formação e Adestramento de Pessoal destinado à Infraestrutura Aeronáutica, artigos 97 a 100, Sistema da Indústria Aeronáutica, artigo 101, Sistema de Serviços Auxiliares, artigos 102 a 104 e Sistema de Coordenação da Infraestrutura Aeronáutica, artigo 105.

Com a criação da ANAC pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, foi estabelecido que os recursos do Fundo constituem receitas da Agência. O artigo 33 da mesma lei determina ainda que o Fundo Aerooviário, “incluídos seu saldo financeiro e seu patrimônio existentes nesta data, passa a ser administrado pela Agência Nacional de Aviação Civil” e no seu parágrafo único diz que “O Diretor-Presidente da ANAC passa a ser o gestor do Fundo Aerooviário”.

As receitas arrecadadas pelo Fundo Aerooviário, conforme descritas a seguir, são provenientes de Taxas de Fiscalização da Aviação Civil, Multas por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica, Contribuições para o Ensino Aerooviário e Rendimentos de Aplicação Financeira.

Contribuição para o Ensino Aerooviário – Fonte 176

São contribuintes do Ensino Aerooviário todas as empresas privadas, públicas, de economia mista e autárquicas, quer federais, estaduais ou municipais, de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo e de serviços aéreos especializados; de telecomunicações aeronáuticas; de implantação, administração, operação e exploração da infraestrutura aeroportuária, e de serviços auxiliares; de fabricação, reparos e manutenção, ou de representação, de aeronaves, suas peças e acessórios, e de equipamentos aeronáuticos.

As entidades, cujas atividades estão enquadradas na listagem referenciada no parágrafo anterior, são obrigadas a recolher o percentual de 2,5% (dois e meio por cento), incidente sobre o total bruto da remuneração paga ou creditada aos empregados e trabalhadores avulsos, até o limite máximo estabelecido na legislação previdenciária.

A arrecadação, a fiscalização, a cobrança e o recolhimento da Contribuição do Ensino Aerooviário são delegados à Secretaria da Receita Federal do Brasil – SRFB por força § 6º do Art. 3º da Lei nº 11.457/2007.

Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC – Fonte 174

O fato gerador da TFAC é o exercício do poder de polícia decorrente das atividades de fiscalização, homologação e registros, nos termos do previsto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica. Os valores da TFAC são os fixados no Anexo III da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

Remuneração de Depósitos Bancários – Fonte 280

- Os recursos financeiros do Fundo Aerooviário são aplicados diretamente na Conta Única do Tesouro Nacional. As taxas de remuneração são estabelecidas pelo Ministro da Economia, mediante portaria publicada no Diário Oficial da União.

Multa por Infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica – Fonte 174

O Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA especifica a aplicação de multas para diversos casos de infrações. Os recursos auferidos das infrações geradas são destinados ao Fundo Aerooviário.

Saldo do Fundo Aerooviário

O saldo acumulado do Fundo Aerooviário está indicado na tabela a seguir.

Fonte Recursos	Descrição da Fonte	Saldo acumulado em 31/12/2019 (R\$)	Saldo acumulado em 31/12/2018 (R\$)	Variação (%)
0172012069	Outras Contribuições Econômicas	5.366.028,23	5.366.028,23	0,00%
0174120069	Multas por Infrações e Taxas de Fiscalização de Aviação Civil	136.788.745,41	122.141.144,71	11,99%
0176012069	Contribuições Sociais para o Ensino Aerooviário	1.122.524.228,97	962.110.337,94	16,67%
0250120069	Receitas de Serviços - Taxas de Fiscalização de Aviação Civil	3.483.491,74	3.007.441,16	15,83%
0250120380	Programa Federal de Auxílio a Aeroportos	1.767.226,96	1.767.226,96	0,00%
0280120069	Remunerações de Aplicações Financeiras	32.909.223,18	23.193.216,32	41,89%
0376012069	Contribuições Sociais para o Ensino Aerooviário - Exercícios Anteriores	38.285,91	38.285,91	0,00%
Total		1.302.877.230,40	1.117.623.681,23	16,58%

Tabela 39: Saldo do Fundo Aerooviário.

Fonte: SIAFI.

Gestão das multas aplicadas em decorrência da atividade de Fiscalização

Estrutura da gestão das multas aplicadas:

O processo administrativo sancionador da ANAC inicia-se com a lavratura de Auto de Infração mediante a constatação de indícios de violação às normas e aos regulamentos de aviação civil. Após o prazo de defesa, cabe às Superintendências da ANAC, observadas suas respectivas áreas de competência, a decisão em primeira instância.

De acordo com a decisão proferida pela Superintendência competente pela aplicação da multa, é realizado o lançamento no Sistema de Gestão de Créditos da ANAC - SIGEC e caberá recurso administrativo a ser apreciado pela Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância, segunda instância administrativa da ANAC. A Segunda Instância, por sua vez, poderá se manifestar pelo cancelamento ou manutenção da multa. Da decisão de segunda instância caberá ainda, em certos casos, recurso à Diretoria Colegiada.

A ANAC também é responsável pela fiscalização dos contratos de concessão de aeroportos. Neste caso, a Superintendência competente faz a lavratura do Auto de Infração mediante a verificação de descumprimento de uma cláusula do contrato e, após a decisão em primeira instância, a área realiza o lançamento do débito no SIGEC. Dessa decisão, caberá ainda recurso à Diretoria Colegiada.

Em ambos os casos, decorridos 75 dias da comunicação ao devedor e não havendo registro de pagamento voluntário da penalidade, o crédito estará sujeito à inclusão do devedor no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal – CADIN (promovida pela ANAC) e à inscrição em Dívida Ativa (efetivada pela Advocacia Geral da União – AGU).

Gestão dos riscos relacionados a atividade de processamento e cobrança das multas:

A análise e avaliação dos riscos associados ao registro, processamento e cobrança das multas foi desenvolvida com base no modelo conceitual constituído pelo *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO).

O modelo tem como ponto de partida os objetivos do processo de negócio indicados no quadro abaixo, e busca avaliar os riscos que afetam o desempenho do processo.

Categorias	Objetivos
Eficácia	Prover informações e orientações a usuários internos/externos acerca dos créditos, disponibilizar meios de pagamento, processar solicitações de restituição e manter atualizado o controle de inadimplência.
Eficiência	Manter informações tempestivas e precisas acerca dos créditos e assegurar condições adequadas para recolhimento e comprovação de pagamentos.
Desempenho	Atender os usuários com rapidez e assertividade.
Salvaguarda	Zelar pela disponibilidade e confiabilidade da informação.
Divulgação	Fornecer relatórios de análise de receita, situação de crédito e projeção, com informações para áreas finalísticas da ANAC, imprensa ou consultas realizadas pelo público.
Conformidade	Considerar os normativos internos, pareceres da PGF junto à ANAC, Código Tributário Nacional e orientações da Secretaria do Tesouro Nacional, dos órgãos setoriais, seccionais dos sistemas afins e TCU.

Tabela 40: Análise e avaliação dos riscos

Identificados os principais riscos, apreciam-se os controles existentes para mitigar esses riscos e propõem-se eventuais ações corretivas, como aperfeiçoamento ou implementação de controles, revisão de normas internas, recomendações para procedimentos, e pontos de verificação.

Aplicado o método ao processo de Controle de Receitas da ANAC, foram implementadas melhorias como o controle de acesso ao SIGEC – Sistema Integrado de Gestão de Créditos, a gestão de permissões de cada um dos usuários, a redefinição de papéis e responsabilidades, o exame da integração do SIGEC com sistemas finalísticos que prestam serviços vinculados ao recolhimento de TFAC – Taxa de Fiscalização da Aviação Civil, a proposta de normativo para o processo contencioso fiscal de TFAC, e a reorganização e acesso ao repositório de normas relevantes.

Análise crítica da gestão das multas aplicadas e medidas usuais para garantir bons índices de arrecadação:

A arrecadação de multas no exercício financeiro de 2019 se manteve no patamar alcançado em 2018 com um leve decréscimo de 10,6%, caindo de R\$ 47 milhões para R\$ 42 milhões. No gráfico abaixo é possível verificar a receita mensal de multas entre os anos de 2017 a 2019.



Figura 59 – Receita de Multas.
Fonte: SIAFI, fonte 174 de multas vinculadas às normas e regulamentos de aviação civil.

Ao longo dos últimos quatro anos o estoque de multas da agência, considerando o valor original das multas aplicadas, foi elevado de R\$ 292 milhões à R\$ 508 milhões, conforme gráfico abaixo.

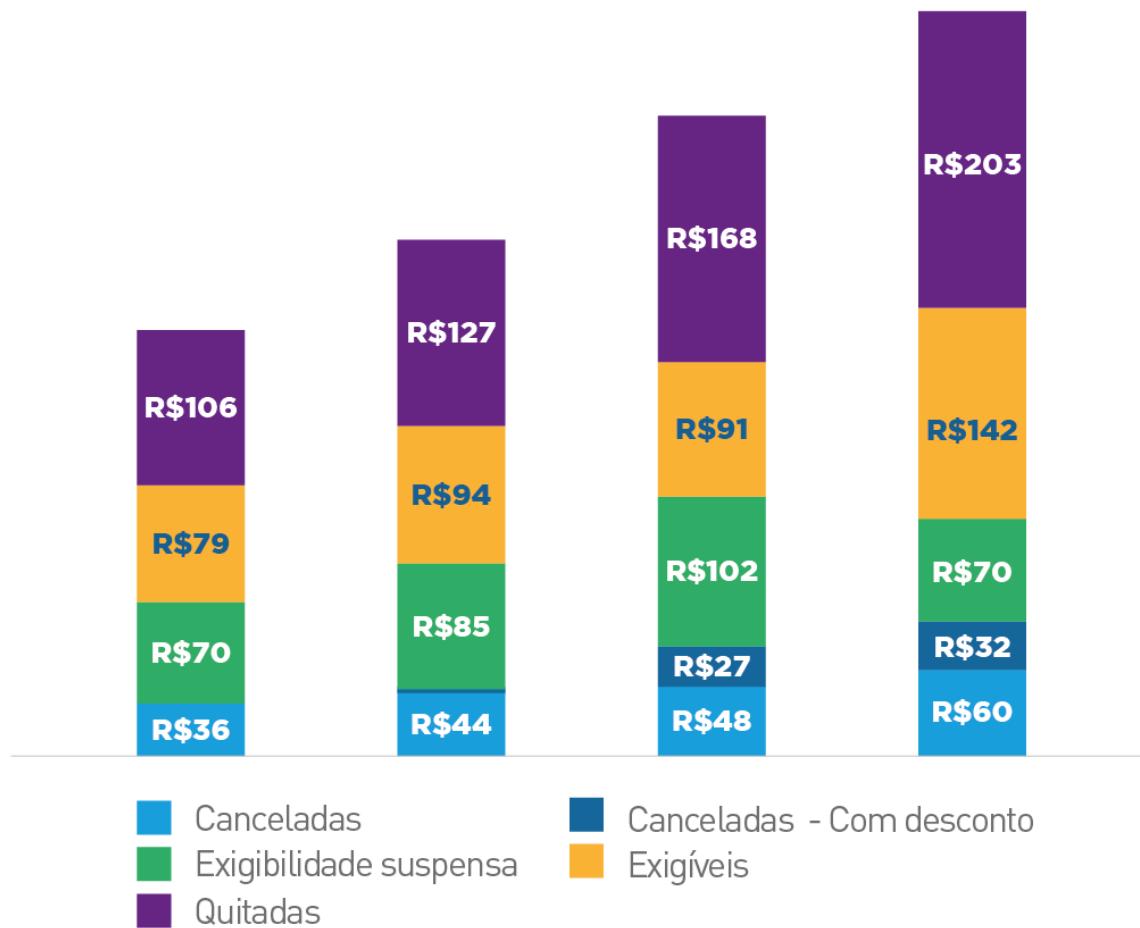


Figura 60 – Estoque de multas.

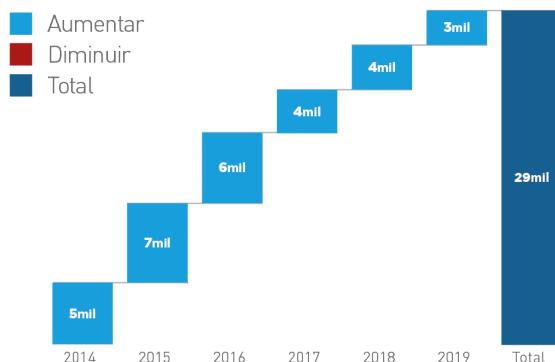
Esse aumento do estoque em 74% e cerca de R\$ 216 milhões se deve principalmente pela fiscalização realizada pela Agência nos últimos três anos.

Destaca-se que as multas com exigibilidade suspensa se referem aos débitos cujo pagamento não pode ser pleiteado neste momento, seja por decisão judicial que suspendeu a sua cobrança, seja em razão de interposição de recurso com efeito suspensivo, entre outros casos. Ao contrário das multas com exigibilidade suspensa, as multas exigíveis não apresentam nenhum óbice à sua cobrança.

Conforme o gráfico abaixo (à direita), os valores de multas aplicadas entre 2017 e 2019 foram significativamente superiores aos anos anteriores. Juntamente com o aumento em valor dos lançamentos realizados, verifica-se uma queda na quantidade desses lançamentos, conforme gráfico abaixo (à esquerda). Essa queda decorre parcialmente de uma alteração na forma de aplicação dos autos de infração. Atualmente, a ANAC tem lavrado um único auto para infrações praticadas na mesma época e que correspondem a violações do mesmo artigo do CBA. Nesses casos, o valor da multa é multiplicado pelo número de infrações constatadas. Na parte inferior do gráfico observa-se o crescimento expressivo do valor médio das multas por lançamento.



Quantidade de lançamentos



Valor original dos lançamentos

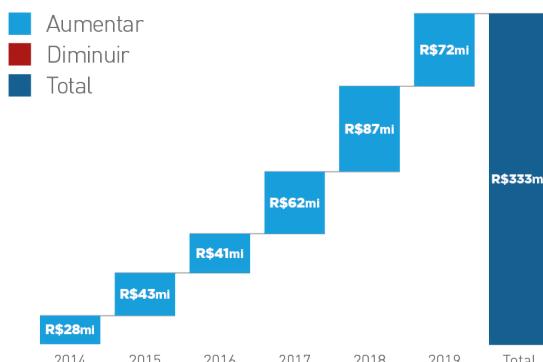
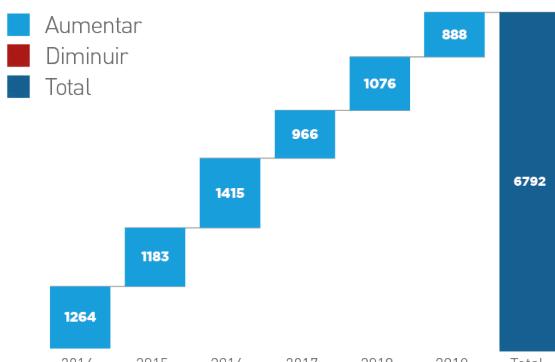


Figura 61 – Lançamento de multas.

Além disso, a quantidade de lançamentos foi impactada pelas providências administrativas preventivas - inovação prevista na Resolução nº 472/2018. Segundo a norma, a aplicação de providência administrativa preventiva não constitui sanção ao regulado e tem por objetivo estimular o retorno ao cumprimento normativo de forma célere e eficaz. Essa medida é utilizada, a partir de critérios pré-determinados, quando constatada infração de baixo impacto que não afete a segurança das operações aéreas ou cuja correção deva ocorrer em determinado prazo.

Outro fator que influenciou diretamente no saldo e no valor médio de multas aplicadas foi a publicação da Resolução nº 400 de 2016, que estabeleceu as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional. A partir da vigência da Resolução em março de 2017, os valores das multas por descumprimento da norma foram atualizados em 400%. Segue abaixo gráfico apenas com as multas aplicadas com base nessa Resolução.

Quantidade de lançamentos



Valor original dos lançamentos

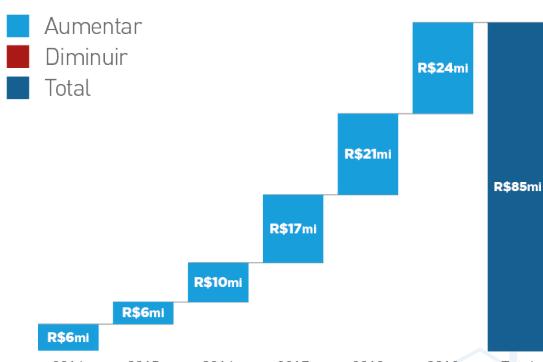


Figura 62 – Multas aplicadas com base na Resolução ANAC nº 400 de 2016.

Ainda com relação ao gráfico “Estoque de multas (R\$)”, no ano de 2019, nota-se um grande aumento no valor de multas exigíveis (de R\$ 91 para R\$ 142 milhões) e, em contrapartida, uma redução também significativa de multas suspensas (de R\$ 102 para R\$ 70 milhões). Esse movimento pode ser explicado em parte pela alteração implementada pela Resolução nº 472 de 2018 que revogou o efeito suspensivo automático dos recursos apresentados em Segunda Instância. Assim, as multas em recurso, anteriormente classificadas como suspensas, foram reclassificadas como exigíveis.

Com essa mudança, os créditos de multas objeto de recurso passaram a ter seus saldos atualizados, por meio de multa e juros moratórios, desde a data de vencimento da decisão de Primeira Instância. Essa alteração impactou tanto no saldo dos créditos da Agência como no seu recebimento, uma vez que alguns regulados passaram a optar pelo pagamento imediato de seus débitos.

Com relação às multas canceladas, verifica-se um aumento no valor total por falta de pagamento de débito com desconto (Canceladas – Com Desconto). O controle desse tipo de cancelamento só foi possível a partir de 2018 e ele é proveniente de solicitações pelo regulado, dentro do prazo de defesa, de concessão de desconto de 50% com a condição de pagamento imediato da multa. Caso o pagamento não seja realizado, o débito é cancelado e o processo é encaminhado para decisão de primeira instância. Esses processos não representam cancelamentos de multas aplicadas, mas apenas cancelamentos dos descontos concedidos.

Analizando separadamente apenas as multas exigíveis, verifica-se no gráfico abaixo que parte do crescimento ocorreu entre as multas inscritas em Dívida Ativa cujo valor saltou de R\$ 44 milhões para R\$ 67 milhões.

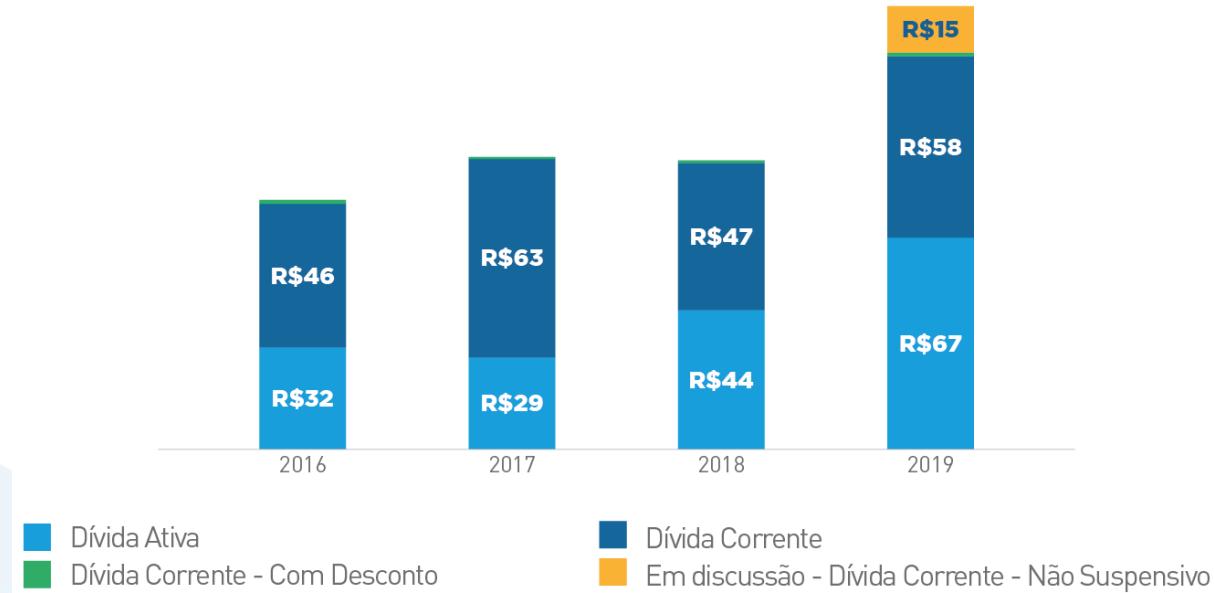


Figura 63 – Multas exigíveis.

Esse crescimento é resultado de uma ação da Agência em que cerca de sete mil e seiscentos processos de multas foram definitivamente decididos, seus devedores foram inscritos no CADIN e, por fim, foram encaminhados para cobrança judicial. A necessidade de atendimento dessa demanda surgiu após alteração, pelo Decreto nº 9.194 de 2017, do procedimento de inclusão de devedores no CADIN. Depois do Decreto, autarquias e fundações públicas federais passaram a incluir os devedores nesse cadastro antes da remessa dos créditos à Procuradoria-Geral Federal para fins de cobrança extrajudicial ou judicial. Como se vê no gráfico abaixo, em 2019, foram incluídas 1.040 (mil e quarenta) novas entidades no CADIN.

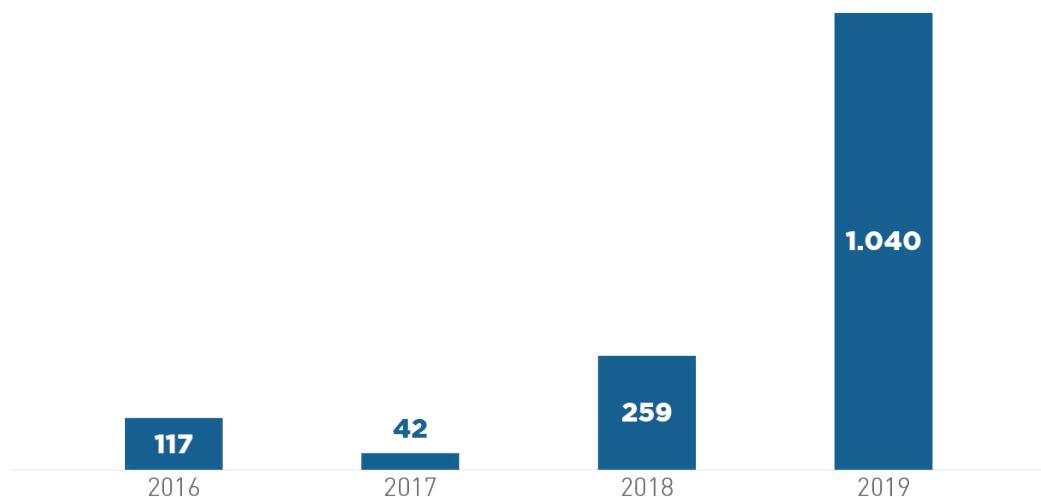


Figura 64 – Novas Entidades inscritas no CADIN.

Fonte: Relatório SISBACEN

Com relação às multas exigíveis em Dívida Corrente, conforme explicado anteriormente, R\$ 15 milhões desse crescimento se devem pela alteração implementada pela Resolução nº 472 de 2018 (Em discussão – Dívida Corrente – Não suspensivo). Além disso, foi identificada uma única multa no valor de R\$ 7,8 milhões aplicada no ano de 2019. Destaca-se ainda que, das multas em Dívida Corrente, um montante de R\$ 16 milhões já foi encaminhado para inscrição em Dívida Ativa.

Apesar do aumento no valor absoluto das multas exigíveis, o número proporcional de processos nesta situação se manteve estável, conforme gráfico a seguir.



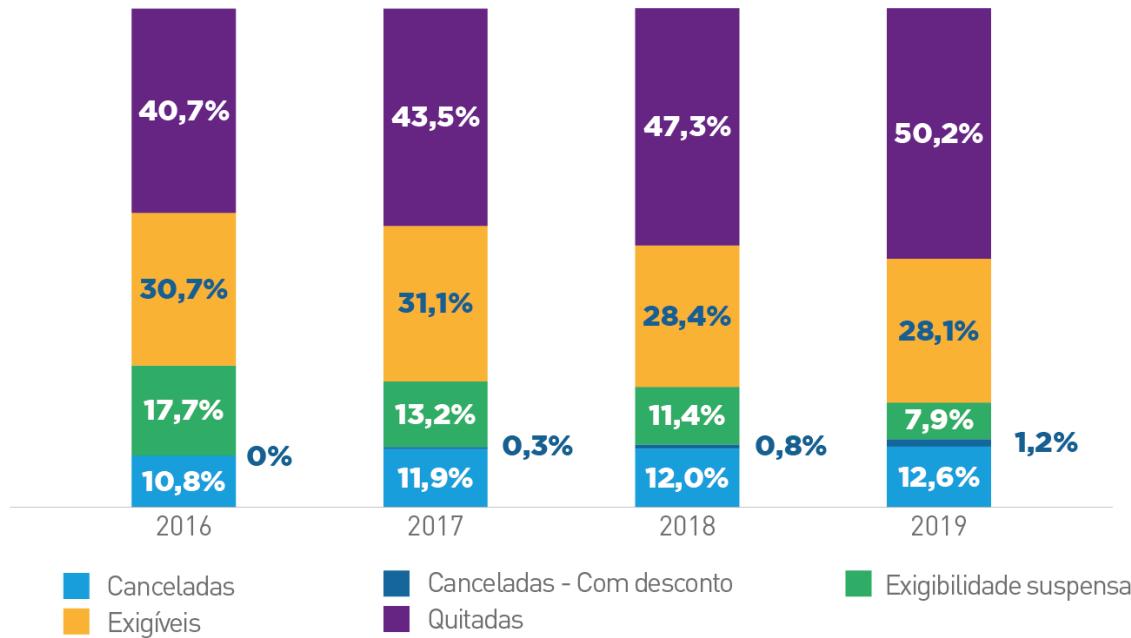


Figura 65 – Estoque de multas (% quantidade).

Analisando somente os processos de multas exigíveis, observa-se no gráfico abaixo uma redução no número de processos em Dívida Corrente de 58% para 34% e um aumento no número de processos em Dívida Ativa de 41% para 64%. Essa mudança na distribuição se deve à ação já citada que resultou no envio para cobrança judicial de cerca de 7,6 mil processos.

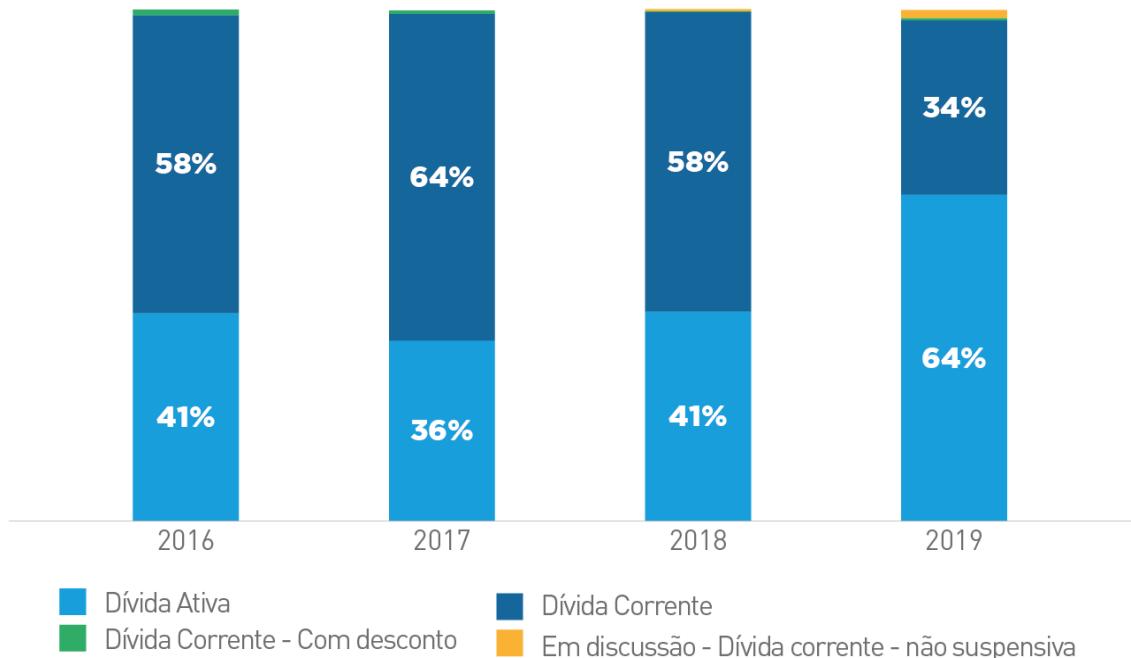


Figura 66 – Multas exigíveis (% quantidade).

Além disso, das 5.272 multas exigíveis (34%) ainda em Dívida Corrente, foram identificados 2.140 créditos vencidos há mais de 5 (cinco) anos. Desses, constatou-se que existiam 1.953 créditos sem suporte documental, ou seja, sem informação do número do processo administrativo que deu causa a aplicação da multa. Os créditos sem lastro documental são resultado da migração do sistema anterior - MAPPER - para o sistema atual - SIGEC – e mais de 90% têm datas de vencimento anteriores a 2006, sendo os mais antigos vencidos desde 1998. Após diligências realizadas para busca e tratamento dos processos na Agência, foi possível localizar e dar andamento a 126 processos, restando atualmente 1.962 créditos sem lastro documental e 52 processos com análise em andamento. Dos processos analisados até o momento, foi declarada a prescrição em 16 casos.

Quanto às multas exigíveis em Dívida Ativa, foram realizadas ações para identificação dos créditos que estão inscritos há mais de 2 anos sem informação - até o momento - sobre a execução fiscal. Foram enviados ofícios às Procuradorias Regionais, responsáveis pela administração e cobrança desses créditos, solicitando atualização sobre o andamento dos processos de cobrança judicial. Do estoque de 560 créditos na situação descrita, houve redução para 342, distribuídos conforme gráfico abaixo:

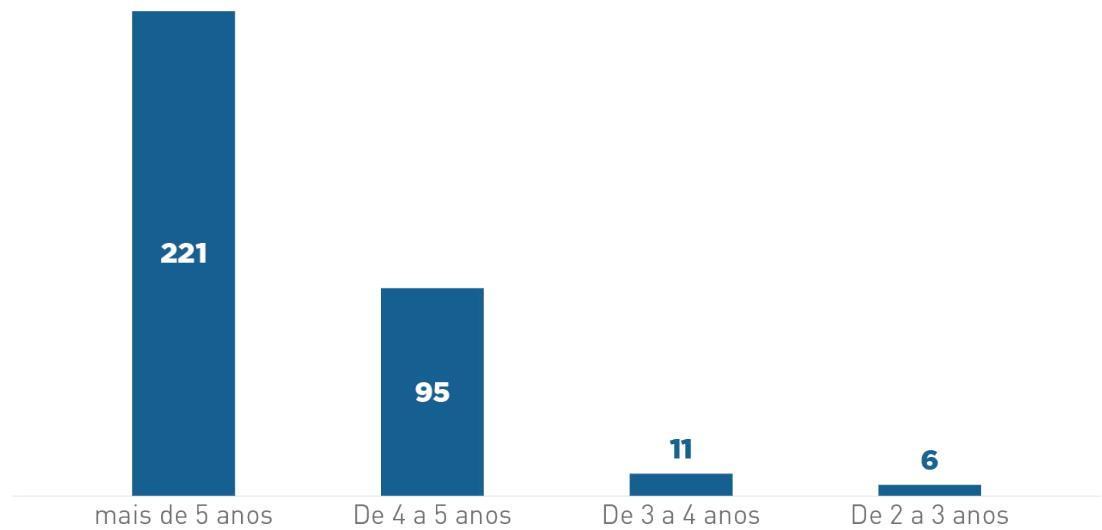


Figura 67 – Multas por tempo de inscrição.

No caso das multas com exigibilidade suspensa, observa-se abaixo uma redução das multas em Dívida Corrente que estão “em discussão”, resultado da alteração trazida pela Resolução nº 472 de 2018 quanto ao efeito suspensivo dos recursos, conforme gráfico abaixo.

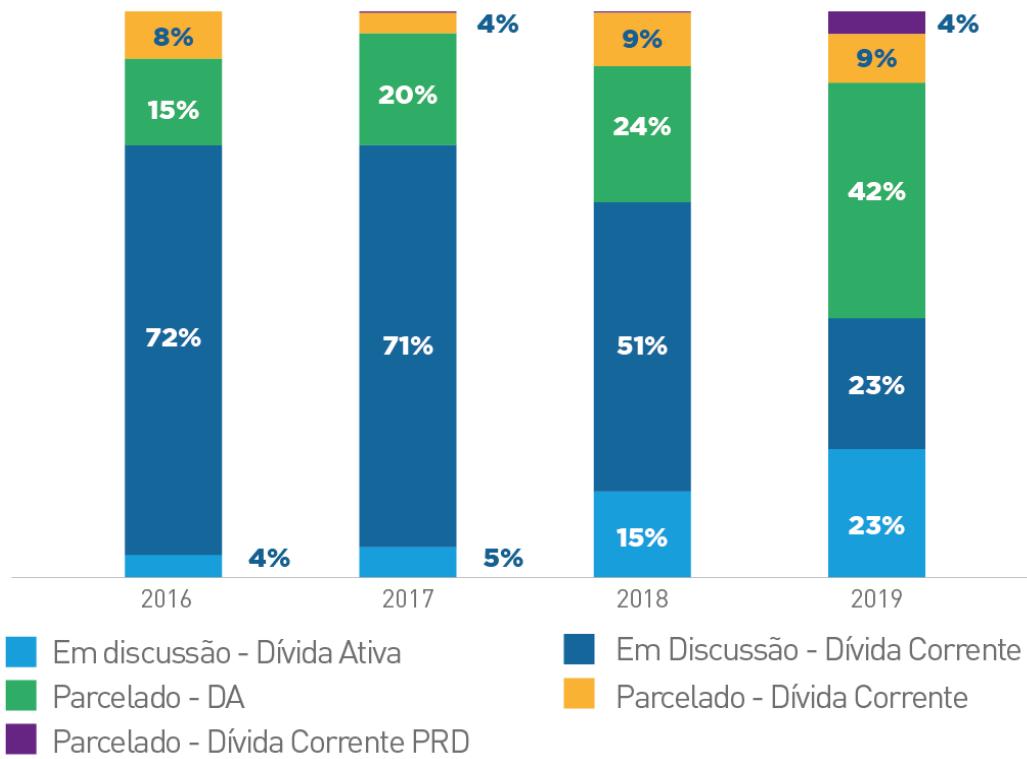


Figura 68 – Multas suspensas (% quantidade).

No que diz respeito às multas de contratos de concessão, em 2019 foram aplicadas 5 novas multas. Segue abaixo tabela com as multas aplicadas e a situação de cada uma delas. Verifica-se que as multas mais antigas se encontram quitadas ou suspensas por decisão judicial e as multas mais recentes estão em fase de cobrança, sendo que em três delas os devedores já foram inscritos no CADIN e encaminhados para cobrança judicial.

Ano de aplicação	Valor original	Valor pago	Situação	Data do pagamento
2015	R\$ 442.000,00	R\$ -	SUSPENSO	
2015	R\$ 10.608.000,00	R\$ -	SUSPENSO	
2016	R\$ 95.050.000,00	R\$ -	CANCELADO	
2016	R\$ 23.762,50	R\$ 23.762,50	PAGO	20/06/2017
2017	R\$ 13.037.528,07	R\$ -	SUSPENSO	
2017	R\$ 60.048.492,66	R\$ -	EXIGÍVEL	
2018	R\$ 4.886.239,40	R\$ 4.886.239,40	PAGO	22/11/2018
2018	R\$ 238.530.640,42	R\$ -	INSCRITO NO CADIN	
2018	R\$ 13.390.934,27	R\$ -	SUSPENSO	
2019	R\$ 62.748.571,85	R\$ -	INSCRITO NO CADIN	
2019	R\$ 23.183.286,28	R\$ -	INSCRITO NO CADIN	
2019	R\$ 3.078,24	R\$ -	EXIGÍVEL	
2019	R\$ 4.001,71	R\$ -	EXIGÍVEL	
2019	R\$ 3.323.944,20	R\$ -	EXIGÍVEL	
		R\$ 525.280.479,60	R\$ 4.910.001,90	

Tabela 41: Multas aplicadas.

A ANAC possui grande volume de multas aplicadas e em processamento sob sua gestão. Abaixo seguem os dados consolidados sobre o processamento de multas oriundas das atividades de fiscalização da Agência. Os dados foram extraídos e aplicados ao modelo definido pelo TCU.

Processo Administrativo (Não Arrecadadas)												Validação											
Multas Aplicadas		Arrecadadas		Canceladas Administrativamente		Suspensas Administrativamente				Multas não inscritas no CADIN		Multas com Risco de Prescrição Executória		Outras		Total das Multas Exigíveis e Definitivamente Constituídas		Demais Situações		Multas Aplicadas por Período Competência			
Período de Competência	Quantidade	Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios			
		2019	2018	2019	2108	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	
2019	2.875	1.526	-	294	-	15	-	62	-	0	-	379	-	441	-	599	-	2.875	-				
2018	3.956	420	1.703	47	342	382	725	36	199	0	0	844	339	958	538	104	648	3.956	3.956				
Total	6.831	1.946	1.703	341	342	397	725	98	199	0	0	1.223	339	1.399	538	703	648	-	-	-	-	-	
Validação do Estoque de Multas Aplicadas		6.831	3.956																				

Tabela 42: Acompanhamento da Arrecadação de multas – quantidade.
Fonte: SIGEC, estoque de multas em 31/12/2019

Os dados apresentados no quadro acima correspondem à quantidade por situação das multas aplicadas pela ANAC por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica e por descumprimento de contrato de concessão de aeroportos nos anos de 2018 e 2019.

Analizando os dados, verifica-se que houve uma queda de cerca de 27% no número total de multas aplicadas entre os anos de 2018 e 2019. Essa queda pode ser explicada pela adoção de medidas preventivas pela Agência a partir da vigência da Resolução nº 472 de 2018.

Observa-se ainda que o número de multas aplicadas e suspensas administrativamente em 2019 foi igual a 15 processos. Essa redução brusca reflete a alteração implementada pela Resolução nº 472 de 2018, uma vez que, a partir da vigência desta norma, os recursos à Segunda Instância da Agência não possuem mais efeito suspensivo.

Período de Competência	Valores	Multas Aplicadas		Pagas com Desconto		Arrecadadas		Canceladas Administrativamente		Processo Administrativo (Não Arrecadadas)						Validação	
		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Suspensas Administrativamente		Multas Exigíveis e Definitivamente Constituídas		Demais Situações		Multas Aplicadas por Período de Competência	
		2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
2019	161.047. 467,28	13.340. 150,00	-	8.865. 300,00	-	7.376. 485,00	-	3.780. 500,00	-	93.243. 458,13	-	34.441. 574,15	-	161.047. 467	-	-	-
2018	343.167. 514,09	112.350. .00	17.719. 550,00	3.716. 850,00	10.949. 789,40	1.419. 150,00	25.462. 250,00	20.156. 600,00	26.128. 400,00	246.236. 040,42	4.474. 900,00	17.394. 934,27	258.432. 624,69	343.167. 514	343.167. 514	343.167. 514	343.167. 514
Total	504.214. 981	13.452. 500	17.719. 550	12.582. 150	10.949. 789	8.795. 635	25.462. 250	23.937. 100	26.128. 400	339.479. 499	4.474. 900	51.836. 508	258.432. 625	-	-	-	-
Validação do Estoque de Multas Aplicadas		504.214. 981		343.167. 514													

Tabela 43: Acompanhamento da Arrecadação de multas – montante financeiro.

Fonte: SIGEC, estoque de multas em 31/12/2019

Os dados apresentados no quadro acima correspondem ao montante financeiro por situação das multas aplicadas pela ANAC por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica e por descumprimento de contrato de concessão de aeroportos nos anos de 2018 e 2019. Ressalta-se que neste cálculo foi considerado o valor original das multas aplicadas.

Analizando os dados, verifica-se uma queda no valor total das multas aplicadas. O principal motivo é a aplicação em 2018 de uma única multa referente a um contrato de concessão de aeroporto no valor total de R\$ 239 milhões. O valor aplicado em 2019 também foi afetado pela aplicação de duas multas referente a contratos de concessão de aeroportos no valor total de R\$ 86 milhões.

Destaca-se em 2018 o cancelamento de uma única multa no valor de R\$ 20 milhões, aumentando assim o saldo dos cancelamentos nesse ano.

Assim como no quadro anterior, observa-se que o valor das multas aplicadas e suspensas administrativamente em 2019 foi muito inferior ao valor lançado em 2018.

ARRECADAÇÃO EFETIVA (R\$)		
Período de Competência da Multa Aplicada	Valores efetivamente arrecadados	
	2019	2018
2019	22.066.997,91	
2018	2.389.101,38	28.420.102,18
Total	24.456.099,29	28.420.102,18

Tabela 44: Acompanhamento da Arrecadação de multas – arrecadação efetiva.

Fonte: SIGEC, estoque de multas em 31/12/2019

Os dados apresentados no quadro acima correspondem ao montante efetivamente arrecadado das multas aplicadas por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica pela ANAC e por descumprimento de contrato de concessão de aeroportos nos anos de 2018 e 2019.

Entretanto, por construção do sistema, o montante efetivamente arrecadado não considera valores recebidos em parcelamentos em andamento. O valor recebido através das parcelas só é atribuído aos créditos respectivos, pelo sistema, após a quitação total dos parcelamentos. Destaca-se que o valor arrecadado em dezembro de 2019 com o pagamento dos parcelamentos em andamento foi R\$ 171 mil reais.

Segue abaixo quadro de indicadores vinculados às informações apresentadas nos quadros anteriores.

Indicadores de Multas das Entidades Fiscalizadoras - Acórdão 1970/2017-TCU-Plenário					
Subitem do Acórdão	Unid.	Multas	Fórm.	2019	2018
9.1.1 Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin.	Qtde	Não inscritas no Cadin	a	98	199
	Qtde	Exigíveis e Definitivamente Constituídas	b	1.399	538
	%	Físico	a/b x 100	7,01%	36,99%
9.1.2 Número absoluto e percentual de processos de cobrança de multas que (...) sofram maiores riscos de prescrição.	Qtde	Risco de Prescrição Executória	a	0	0
	Qtde	Exigíveis e Definitivamente Constituídas	b	1.399	538
	%	Físico	a/b x 100	0,00%	0,00%
9.1.3 Quantidade de multas canceladas em instâncias administrativas, os valores associados a estas multas e os percentuais de cancelamento em relação ao total de multas aplicadas anualmente.	Qtde	Canceladas	a	341	342
	Qtde	Aplicadas	b	6.831	3.956
	%	Físico	a/b x 100	4,99%	8,65%
	R\$	Canceladas	c	8.795.635,00	25.462.250,00
	R\$	Aplicadas	d	504.214.981,37	343.167.514,09
	%	Financeiro	c/d x 100	1,74%	7,42%
	Qtde	Suspensas	a	397	725
	Qtde	Aplicadas	b	6.831	3.956
	%	Físico	a/b x 100	5,81%	18,33%
9.1.3 Quantidade de multas suspensas em instâncias administrativas, os valores associados a estas multas e os percentuais de suspensão em relação ao total de multas aplicadas anualmente.	R\$	Suspensas	c	23.937.100,00	26.128.400,00
	R\$	Aplicadas	d	504.214.981,37	343.167.514,09
	%	Financeiro	c/d x 100	4,75%	7,61%
	Qtde	Arrecadadas	a	1.946	1.703
	Qtde	Aplicadas	b	6.831	3.956
	%	Físico	a/b x 100	28,49%	43,05%
	R\$	Arrecadadas	c	13.452.500,00	28.669.339,40
	R\$	Aplicadas	d	504.214.981,37	343.167.514,09
	%	Financeiro	c/d x 100	2,67%	8,35%
9.1.4 Percentuais de recolhimento de multas (em valores e em número de multas recolhidas)					

Tabela 45: Indicadores de multas das entidades fiscalizadoras – Acórdão 1970/2017-TCU-Plenário.

Fonte: SIGEC, estoque de multas em 31/12/2019

No item 9.1.4, o valor arrecadado inclui os pagamentos recebidos relativos às multas lançadas com desconto.

Item 9.1 do Acórdão 729/2020 - TCU PLENÁRIO

Sobre o Acórdão nº 729/2020 do TCU, item 9.1, que solicita esclarecimentos quanto ao alto índice de multas pendentes de inscrição no Cadin (subitem 9.6.1 do Acórdão 482/2012-TCU-Plenário) nos exercícios de 2015 e 2016, seguem abaixo considerações.

O Relatório de Gestão do exercício de 2016 (RG 2016) apresentado ao TCU informou no Quadro 13, item 9.6.1, o número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin, conforme abaixo:

Indicadores de Multas das Entidades Fiscalizadoras - Acórdão 482/2013 - TCU-Plenário							
Subitem do Acórdão		Unid.	Multas		Fórm.	2016	2015
9.6.1 Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin.		Qtde.	Não inscritos no CADIN		a	4.608	2.910
		Qtde.	Exigíveis e Definitivamente Constituídas		b	5.065	3.860
		%	Físico		a/b x 100	90,98%	75,39%

Tabela 46: Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin informados no Relatório de Gestão do exercício de 2016.

O subitem 9.6.1 integra um conjunto de indicadores solicitados à ANAC pelo órgão de controle e é resultado dos dados apresentados no Quadro 10 do mesmo relatório, conforme números destacados abaixo:

Multas Aplicadas	Arrecadadas	Canceladas Administrativamente	Acompanhamento de arrecadação de multas - Quantidade												Validação				
			Processo Administrativo (Não Arrecadadas)																
			Suspensas		Multas não inscritas no CADIN		Multas com Risco de Prescrição Executória		Outras		Total das Multas Exigíveis e Definitivamente Constituídas		Demais Situações						
Período de Competência	Quantidade	Exercícios	Exercícios	Exercícios	Exercícios	Exercícios	Exercícios	Exercícios	Exercícios	Exercícios	Exercícios	Exercícios	Exercícios	Exercícios	Validação				
		2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015				
2016	6.150	1.542	-	279	-	214	-	4.070	-	0	-	45	-	4.115	-	0	-	6.150	-
2015	6.883	550	2.014	142	281	2.192	728	538	2.910	0	0	41	950	950	3.860	754	0	6.833	6.833
Total	13.033	2.092	2.014	421	281	2.406	728	4.608	2.910	0	0	457	950	5.065	3.860	754	0	-	-
Validação de Estoque de Multas Aplicadas		13.033	6.883																

Tabela 47: Acompanhamento da arrecadação de multas informado no Relatório de Gestão do exercício de 2016.

Após análise desses dados, verificou-se que houve um equívoco quanto à interpretação das informações solicitadas no item 9.6.1 e, consequentemente, na sua apresentação. Ocorre que a interpretação, à época da apresentação do RG 2016, era de que o campo “Multas não inscritas no CADIN” deveria conter todas as multas aplicadas nos anos de 2015 e 2016 que não estavam inscritas no CADIN, independentemente de estarem ou não aptas a inscrição.

Na verdade, no Quadro 10 as 4.608 e 2.910 multas referem-se às multas suspensas (por decisão judicial, garantia ou depósito judicial) ou em processo administrativo, aguardando o esgotamento do prazo para recurso ou a confirmação da notificação do regulado sobre a decisão. Dessa forma, não era possível a inscrição das pessoas jurídicas ou físicas devedoras dessas multas, uma vez que os seus débitos estavam com exigibilidade suspensa ou não constituídos definitivamente.

Considerando como “Multas não inscritas no CADIN” apenas as multas aptas à inscrição e ainda não inscritas, os quadros 10 e 13 seriam corretamente apresentados com os seguintes valores:

Indicadores de Multas das Entidades Fiscalizadoras - Acórdão 482/2013-TCU-Plenário							
Subitem do Acórdão		Unid.	Multas		Fórm.	2016	2015
9.6.1 Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin.		Qtde	Não inscritas no Cadin		a	203	5
		Qtde	Exigíveis e Definitivamente Constituídas		b	1.078	131
		%	Físico		a/b x 100	18,83%	3,82%

Tabela 48: Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin em 2015 e em 2016.

Multas Aplicadas		Arrecadadas		Canceladas Administrativamente		Processo Administrativo (Não Arrecadadas)								Validação					
Período de Competência	Quantidade	Exercícios		Exercícios		Suspensas Administrativamente		Multas não inscritas no CADIN		Multas com Risco de Prescrição Executória		Outras		Total das Multas Exigíveis e Definitivamente Constituídas		Demais Situações		Multas Aplicadas por Período Competência	
		2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
2016	6.150	1.542	-	279	-	214	-	1	0	0	0	44	0	45	-	4.070	-	6.150	-
2015	6.883	550	2.014	142	281	1.978	679	202	5	0	0	831	126	1.033	131	885	3.778	6.883	6.883
Total	13.033	2.092	2.014	421	281	2.192	679	203	5	0	0	875	126	1.078	131	4.955	3.778	-	-
Validação de Estoque de Multas Aplicadas		13.033	6.883																

Tabela 49: Acompanhamento da arrecadação de multas em 2015 e em 2016

Dessa forma, como é possível observar, o número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin é muito inferior ao apresentado anteriormente.

Destaca-se ainda que em 2016, a inscrição no CADIN era realizada mediante atendimento dos seguintes critérios:

- Valor do débito maior do que R\$ 1.000,00 (um mil reais);
- Decorrido prazo mínimo de 75 dias do recebimento da Notificação da decisão administrativa definitiva;
- Crédito inscrito em dívida ativa.

Como os processos só eram inscritos no CADIN após a inscrição em dívida ativa, em 2016 existiam apenas 202 multas lançadas em 2015 e apenas 1 multa lançada em 2016 aptas à inscrição neste cadastro.

A partir do Decreto nº 9.194/2017, houve alteração do procedimento de inclusão de devedores no cadastro. Em decorrência deste decreto, as autarquias e fundações públicas federais passaram a incluir os devedores no CADIN antes da remessa dos créditos à Procuradoria-Geral Federal para fins de cobrança extrajudicial ou judicial. Assim, a inscrição passa a ser realizada após o atendimento apenas dos dois primeiros critérios, antes da inscrição em dívida ativa.

Nos anos de 2018 e 2019, após essa alteração no procedimento, a área responsável pelos julgamentos em segunda instância da ANAC realizou a conclusão de cerca de 8 (oito) mil processos de multas. Para que todos esses processos fossem inscritos no CADIN foi organizada uma força tarefa com o objetivo de analisar até junho de 2019 todos os processos. A meta foi cumprida, reduzindo o número percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin de 36,99% em 2018 para 7,01% em 2019, como aponta o quadro de indicadores de multas das entidades fiscalizadoras referente a 2019.

Destaca-se que em 2019 o número absoluto de multas cujas pessoas físicas ou jurídicas estão pendentes de inscrição no Cadin é igual a 98, como aponta o quadro de indicadores de 2019. Esse número reflete os processos de multas que se tornaram elegíveis recentemente, que estão em fase de análise e que serão inscritos no CADIN muito em breve. Dessa forma, o percentual de 7,01%, ainda que baixo, é ainda mais insignificante se for considerado que o número absoluto relacionado a ele refere-se a um estoque de multas em análise inferior a 100.

Gestão da Tecnologia da Informação

Conformidade Legal e Gestão de TI

A fim de garantir a conformidade legal da gestão de TI, a Superintendência de Tecnologia da Informação, área responsável por prover soluções de tecnologia da informação e comunicação para a ANAC, observa e aplica um vasto conjunto de regras e diretrizes estabelecidas ou referenciadas pelo Governo Federal, órgãos de controle, Ministério da Economia, Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR), padrões internacionais para a manutenção dos serviços de TI, além de obedecer às normas estabelecidas em seus normativos internos. Particularmente, ao que se refere às contratações de TI, a ANAC segue, proximamente, os ditames estabelecidos na Instrução Normativa nº 01, de 04 de abril de 2019, da Secretaria de Governo Digital/Ministério da Economia. Em vista disso, evolui continuamente seus padrões referentes a dados abertos, acessibilidade, aprimoramento da governança digital, segurança da informação, identidade visual, interoperabilidade, licitação e fiscalização de contratos.

Modelo de Governança de TI

O modelo de Governança de TIC da ANAC, fundamentado na Instrução Normativa nº 120 - ANAC, de 22 de fevereiro de 2018, tem como principal instância o Comitê de Tecnologia da Informação da ANAC, constituído pelos superintendentes e demais chefes das unidades organizacionais, competindo à Superintendência de Planejamento Institucional (SPI) a função de presidência do Comitê, coordenando suas atividades. O Comitê tem como objetivo principal auxiliar a Diretoria nos processos de tomada de decisão relativos ao fortalecimento da governança de TIC, por meio da análise e discussão dos temas técnicos e a proposição de diretrizes e normativos vinculados.

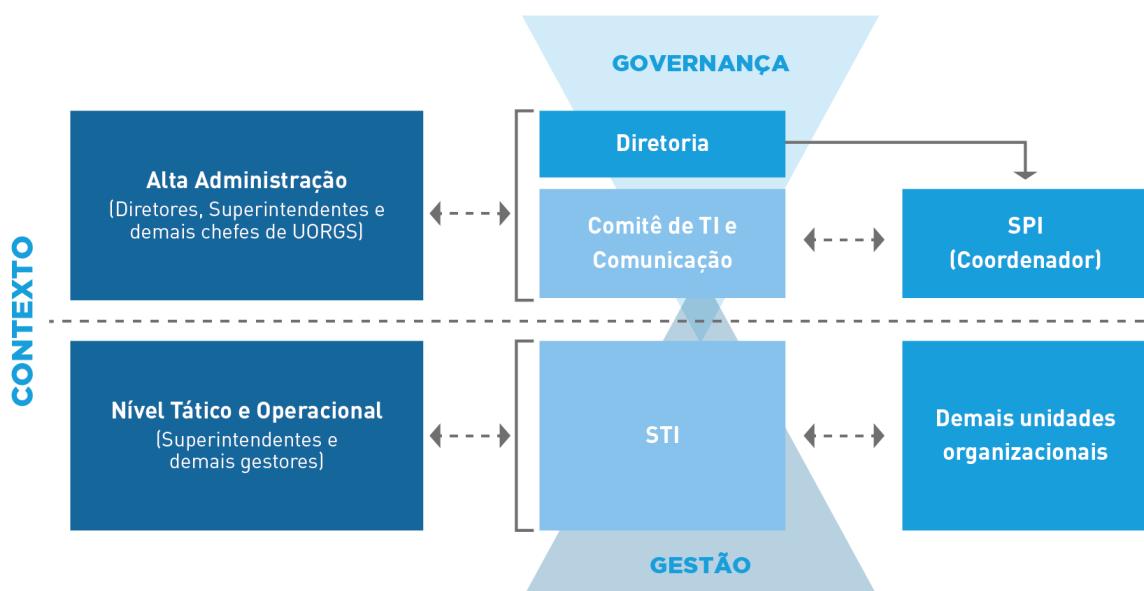


Figura 69 – Modelo de Governança de TI.

A Governança de TIC é de responsabilidade da Diretoria, sendo apoiada pelo Comitê de Tecnologia da Informação e operacionalizada pela Superintendência de Tecnologia da Informação - STI, que prestará àquela todo o suporte necessário à tomada de decisão dos processos de governança. Além desses atores, cabe às demais unidades organizacionais participarem ativamente na execução das ações e projetos delineados para o uso atual e futuro de TIC. Além disso, a ANAC possui o Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação - PDTIC como principal instrumento norteador, de curto prazo, responsável pelo diagnóstico, planejamento e gestão dos recursos e processos de tecnologia orientado a promover o alinhamento entre as estratégias governamentais e institucionais e o atendimento das necessidades da organização e da sociedade.

Montante de recursos aplicados em TI

Montante de Recursos Aplicados em TI - 2018 (R\$ Milhões)			Montante de Recursos Aplicados em TI - 2019 (R\$ Milhões)		
Grupo Despesa	Despesas Empenhadas	Despesas Pagas	Valor Pago de RP em 2018	Despesas Empenhadas	Despesas Pagas
Investimento	31,3	11,53	4,36	16,60	7,63
Custeio	16,72	13,14	2,11	19,29	15,40
Total	48,02	24,67	6,47	35,89	23,03
					7,61

Tabela 50: Montante de recursos aplicados em TI em 2018 e em 2019.

Fonte: TESOURO NACIONAL

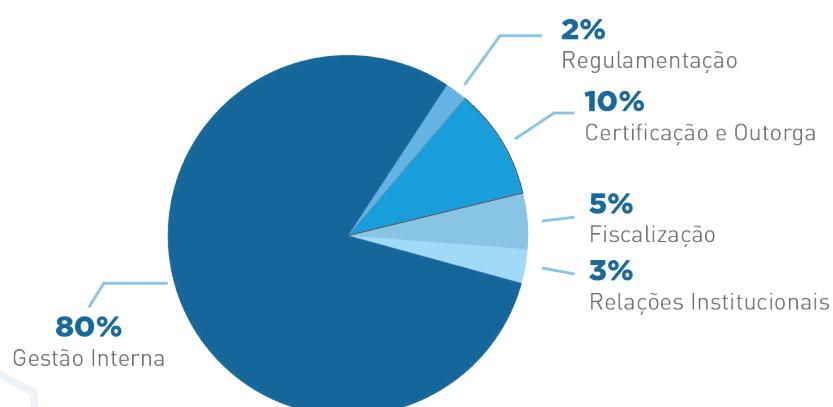
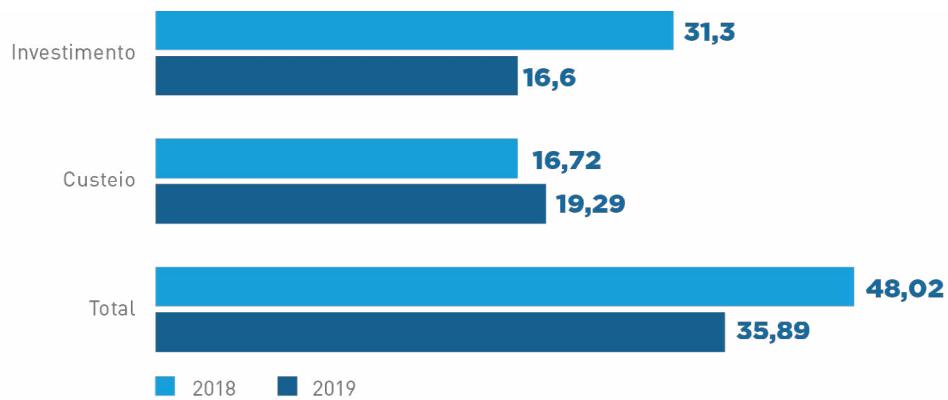


Figura 70 – Despesas com TI.



Nº contrato	Objeto do contrato	Valor Empenhado (R\$ em milhões)
24/2019*	Serviços técnicos especializados na área de Tecnologia da Informação (TI), compreendendo: planejamento, desenvolvimento, implantação e execução continuada de serviços relacionados a atendimento ao usuário, operação, monitoramento, suporte, sustentação e projetos de infraestrutura de TI da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).	6,16
30/2019	Solução para gestão, monitoração, auditoria, automação e prevenção de perdas de dados no AD	4,9
30/2015*	Prestação de serviços técnicos de desenvolvimento, manutenção, documentação e sustentação de sistemas de informação em plataforma web, desktop ou mobile.	4,33
02/2019	Solução de armazenamento de dados - storage - incluindo fornecimento, instalação, configuração, treinamento, suporte e assistência técnica, visando à expansão do ambiente de armazenamento de dados da ANAC.	3,42
32/2019	Solução de armazenamento de dados e backup, com aquisição de discos para armazenamento, aquisição de licenciamento e serviços necessários para perfeita implementação da solução, incluindo repasse de conhecimentos.	3,32
23/2017*	Serviços de apoio técnico em Tecnologia da Informação (TI) compreendendo serviços relacionados ao desenvolvimento/sustentação de sistemas, gestão de TI, e governança de dados, com o eixo para as atividades técnicas de TI.	2,47
22/2017*	Serviços de apoio técnico em Tecnologia da Informação (TI) compreendendo serviços relacionados ao desenvolvimento/sustentação de sistemas, gestão de TI, e governança de dados, com o núcleo para as atividades de gestão em TI.	2,03

Tabela 51: Contratações mais relevantes.

*Contratos de natureza contínua

Principais iniciativas e resultados da área de TI

Cadeia de Valor	Principais iniciativas (Projetos) na área de TI	Principais resultados (Benefícios e impactos)
Certificação e Outorga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sistema de Monitoramento de Investimento em Aeroportos Concedidos 2. Certificação de Pessoas - Módulo 1 - Certificação Médico Aeronáutico 3. Sistema de Cadastro de Aeronaves não tripuladas – Evolução das funcionalidades 4. Desenvolver Nova Certificação de Habilitação Técnica (CHT) 5. Desenvolver sistema de controle de contrato de intercâmbio de aeronaves 6. Caderneta Individual do Voo (CIV) Endosso 7. Portal Empresas RBAC 145 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realização de cadastro das informações em um único ambiente, garantindo agilidade, transparência, segurança e controle das informações por parte da ANAC e do próprio regulado; 2. ANAC passa a receber e arquivar digitalmente informações de Certificação Médico Aeronáutico (CMA) emitidas pela rede credenciada da ANAC (clínicas e médicos credenciados que realizam exames de saúde periciais para emissão de CMA), colocando a certificação médica aeronáutica da ANAC junto à vanguarda das autoridades de aviação civil internacionais; 3. Disponibilização de funcionalidades de consulta e gestão dos dados do Sistema de Cadastro de Aeronaves não tripuladas (SISANT), além da disponibilização de funcionalidade de Consulta de histórico de alteração/transação; Melhoria na regra de negócio da autenticação para e-mail ou CPF/CNPJ; Disponibilização de funcionalidades para revalidação dos certificados e para cadastro de representante de CNPJ; 4. O desenvolvimento da nova Certificação de Habilitação Técnica (CHT) conta com o QRCode, assim a fiscalização poderá realizar a aferição de todas as informações da CHT de forma rápida e com confiabilidade de dados. Possibilita a emissão e impressão de habilitação pelo piloto. Permite consultas públicas de habilitação pelo servidor ANAC em campo 5. Melhoria nas relações aeronáuticas entre países irmãos, facilitando e simplificando a operação de aeronaves, empresas e desempenho de pessoal aeronáutico de um Estado no espaço aéreo do outro e vice-versa, assim como a coordenação entre as autoridades de Aviação Civil, em suas respectivas áreas de competência; 6. Proporcionar ao regulado (Instrutores e Pilotos) e aos servidores da ANAC responsáveis pela gestão e operação do serviço o Endosso e a respectiva autorização para o exercício de determinadas prerrogativas, conforme especificado no Registro Brasileiro de Aeronaves Civis 61 na Caderneta Individual do Voo Digital; 7. Automatização das atividades relacionadas ao Registro Brasileiro de Aeronaves Civis 145 (Rbac 145).

Cadeia de Valor	Principais iniciativas (Projetos) na área de TI	Principais resultados (Benefícios e impactos)
Fiscalização	1. Sistema Aerodesporto (veículos ultraleves motorizados) 2. CEF - Compêndio de Elemento de Fiscalização (Projeto Enforcement) 3. CTAX - Consulta de Aeronaves de Táxi Aéreo 4. CTAX Mobile 5. Solução para o processo de análise de autos de infração	1. Melhoria no cadastro dos operadores e suas respectivas aeronaves, classificadas adequadamente e visivelmente com um código ANAC, além de possibilitar uma melhor fiscalização e uma maior confiabilidade dos dados; 2. Assegurar a aplicação automatizada e correta de providências administrativas sancionatórias quando houver o cometimento de infração relativa aos Elementos de Fiscalização, de forma padronizada e com segurança jurídica, com o fim de assegurar a finalidade principal da fiscalização: garantir o cumprimento dos regulamentos por todos os operadores. Além disso, possibilitará relatos voluntários e sigilosos de perigos, deficiências não intencionais e ocorrências em segurança operacional; 3. Maior transparência no setor de táxi aéreo do Brasil, por meio do acesso irrestrito às informações relativas à regularidade e conformidade da empresa e de suas aeronaves junto à ANAC; 4. Maior segurança aos passageiros e tripulantes do serviço de táxi aéreo no Brasil, por meio da disponibilização de um aplicativo <i>mobile</i> oficial de consulta pública, nas plataformas Android e iOS, em que o usuário poderá saber qual a situação das empresas, inclusive a situação das aeronaves utilizadas por elas na prestação do serviço no Brasil; 5. Automatização do processo de gestão de processos sancionadores.
Relações Institucionais	1. Site <i>Mobile</i> Passageiro Digital 2. Implantação, em aeroportos, de Equipamentos de TI para autoatendimento a Passageiros da Aviação Civil	1. Facilidade nas pesquisas realizadas pelos passageiros, de forma a usufruírem de todos seus direitos, uma vez que permite acesso ao conhecimento de forma descomplicada, unificada e abrangente, graças à facilidade e capilaridade de acesso do <i>site</i> diretamente pelo celular ou por meio de totens de atendimento; 2. Obter, com maior rapidez, informações da área de atuação da ANAC, atualizadas e padronizadas pela própria Agência.
Gestão Interna	1. Sistema de controle e apoio aos processos de trabalho da Auditoria Interna 2. Contratação de serviços de Certificação Digital para Servidores web 3. GEPNET Melhorias 4. Armazenamento de grandes arquivos para visualização no SEI 5. Elaborar diretrizes/ padrões para os serviços de infraestrutura de TI 6. Implantar solução para gestão, monitoração, auditoria, automação, prevenção perdas dados no AD 7. Promover a ampliação dos recursos de armazenamento de dados da ANAC 8. Aperfeiçoar modelo contratação serviços suporte atendimento 1º, 2º e 3º Níveis 9. Prospectar ferramenta para gestão das contas telefônicas da ANAC 10. Estabelecer parâmetros ou métricas vinculadas ao escopo dos projetos de desenvolvimento de soluções de TI 11. Contratar ferramenta (CAT/ <i>Computer-Assisted Translation Tool</i>) 12. Estabelecer modelos de Artefatos de Contratações de Soluções de TI 13. Adquirir certificados digitais - modalidade pessoa física 14. Aprimoramento dos Processos de Desenvolvimento da STI 15. Realizar planejamento da contratação dos novos serviços de Apoio à Gestão de TI 16. Promover a ampliação dos recursos da solução de <i>backup</i>	1. Estruturação e integração dos dados produzidos pela Auditoria Interna e possibilidade de oferecer informações gerenciais para apoio à tomada de decisões da alta administração na gestão estratégica; 2. Garantir a segurança no acesso e na troca/acesso às informações nos Sítios eletrônicos; 3. Aprimorar a organização dos projetos e acompanhamento dos resultados com maior precisão; identificar problemas dos projetos com maior agilidade; acompanhar e publicar o esforço despendido para os projetos; 4. Visualização de processos com arquivos em grandes formatos na íntegra e redução do risco de perda de informação; 5. Documentar todas as diretrizes necessárias para padronizar a administração do ambiente de TI da ANAC, de forma que haja um padrão de qualidade no atendimento de demandas e serviços; 6. Aprimorar a segurança dos dados e atender a regulamentos de governo e recomendações de órgãos de controle no que se refere a segurança e auditoria nos acessos e aos dados; 7. A modernização da solução (<i>hardware</i> , <i>software</i> e serviço) de armazenamento de dados corporativos é ação essencial ao provimento da infraestrutura de Tecnologia da Informação, garantindo a disponibilidade dos serviços e informações críticas fornecidos pela ANAC ao público interno e externo; 8. Melhoria no desenvolvimento das atividades, dos processos e de responsabilidades relacionados a serviços de atendimento e suporte aos usuários de Tecnologia da Informação, como também de suporte a própria infraestrutura de TI da Agência, considerados os 03 níveis de atendimento previstos no ITIL; 9. Otimização do processo de fiscalização de contas telefônicas da Agência; 10. Melhoria no cálculo da capacidade de execução dos projetos de TI. Além disso, a tomada de decisão será mais fundamentada e assertiva; 11. Melhora da produtividade, qualidade e consistência do texto, permitindo a entrega de serviços de tradução e versão de textos mais eficientes e eficazes, destacando-se a garantia de qualidade do produto; 12. Aprimorar o modelo de comunicação e transparência da STI, por meio de matrizes de Documentos que facilitem aos Servidores/Colaboradores da Agência a elaboração, a identificação de Artefatos típicos, decorrentes da legislação e de normativos específicos, relacionados à contratação de Bens e Serviços de TI; 13. Garantia de que assinaturas eletrônicas serão utilizadas para conferir integridade e autenticidade aos documentos produzidos ou cadastrados; 14. Maior robustez ao processo de gestão de projetos e de entregas de itens de <i>backlog</i> por parte da Fábrica de Software, trazendo uma maior maturidade em gestão ágil de projetos e sistemas pela ANAC;

Cadeia de Valor	Principais iniciativas (Projetos) na área de TI	Principais resultados (Benefícios e impactos)
Gestão Interna	17. Realizar planejamento da contratação dos novos serviços de Apoio Técnico em TI 18. Entregar o GFT Web Demandas 19. Implantar e adequar o Sistema Integrado de Gestão de Pessoas – SIGRH 20. Integração e-Ouvidoria 21. Gestão por Competência 22. Reestruturação de serviços de rede	15. Garantir o fornecimento de sistemas, sítios e bases de dados com qualidade adequada ao fornecimento de serviços da ANAC à sociedade civil brasileira; 16. Modernizar e ampliar a Solução de Backup, para que a mesma atenda às necessidades da Agência no que tange a suas características de volume de armazenamento, retenção, recuperação de dados e tempo de restauração; 17. Garantir o fornecimento de sistemas, sítios e bases de dados com qualidade adequada ao fornecimento de serviços da ANAC à sociedade civil brasileira; 18. Melhoria no acesso ao Gerenciador de Fluxo de Trabalho (GFT), de forma remota; 19. Otimização nos processos de gestão de pessoas da Agência; 20. Melhoria no acompanhamento, tratamento e retorno das manifestações dos usuários, bem como o controle dos respectivos prazos de atendimento; 21. Mais informações para a criação de programas de desenvolvimento individuais para os servidores da Agência, além de um acompanhamento das competências avaliadas, geração de currículos e predição de demandas para eventos de capacitação; 22. Padronizar conforme as melhores práticas os serviços de rede da Agência.

Tabela 52: Principais iniciativas e resultados de TI.

Segurança da Informação

Arcabouço normativo:

A ANAC, por meio da IN nº 128, de 06/11/2018, aprovou a nova Política de Segurança da Informação e Comunicações (PoSIC) no âmbito da Agência. Tal normativo demanda que haja normas complementares de forma que a consecução da Política seja realizada. Assim, no ano de 2019, foram elaboradas as seguintes normas:

- Gestão de continuidade de serviços de TI: Norma Complementar nº 01 – Gestão de Continuidade de Serviços de Tecnologia da Informação da ANAC (Anexo à Portaria nº 1.796/SAF, de 11/06/2019);
- Segurança controles de acesso: Norma Complementar nº 02 – Controle de Acesso aos Ambientes Físicos da ANAC (Anexo I à Portaria nº 3.174/STI, de 10/10/2019);
- Gestão de ativos da informação: Norma Complementar nº 03 – Gestão de Inventário e Mapeamento de Ativos de Informação da ANAC (Anexo à Portaria nº 3.655/STI, de 26/11/2019);
- Cópias de segurança: Norma Complementar nº 04 – Política de Cópia de Segurança (Backup) e Restauração de Dados (Restore) da ANAC (Anexo à Portaria nº 3.019/STI, de 26/09/2019);
- Tratamento de incidentes: Norma Complementar nº 05 – Gestão de Incidentes de Segurança em Redes de Computadores da ANAC (Anexo à Portaria nº 3.646, de 25/11/2019);
- Gestão de riscos: Norma Complementar nº 06 – Gestão de Riscos de Tecnologia da Informação e Comunicações da ANAC (Anexo A Portaria nº 3.654, de 26/11/2019).

Ações de comunicação:

No âmbito da Segurança da Informação, realizou-se campanha na newsletter de comunicação interna denominada “RADAR”, abordando temáticas relevantes sobre a segurança da Informação. Ademais, realizou-se palestra por especialista em Segurança da Informação aos membros do Comitê de Segurança da Informação e Comunicações (CSIC), instituído por meio da IN nº 128 ANAC.

Foi criada, na intranet da Agência, uma página específica do Comitê de Segurança da Informação e Comunicações. Nela é possível encontrar informações relevantes a respeito das competências e atribuições do Comitê, bem como seus Planos de Ações para cada ano.

Ferramental:

Visando garantir a segurança de dados, a ANAC realizou a aquisição, em 2018, do ferramental necessário para uma boa gestão e funcionamento da infraestrutura tecnológica da Agência: 4 Firewalls em cluster, 4 sandboxes, 4 Web Application Firewalls, 2600 agentes para proteção avançadas de endpoints/desktops, e um módulo de gerência centralizada. No ano de 2019, houve um esforço significativo para implementar as ferramentas adquiridas, melhorando as rotinas de gestão de segurança como um todo.

Principais desafios e ações futuras

Pode-se elencar algumas dificuldades para a área de tecnologia da informação no ano de 2019, dentre eles:

- Número insuficiente de servidores na área, limitando a capacidade operacional de projetos e iniciativas de TI;
- Alongamento do prazo na execução de projetos;
- Baixa participação das áreas de negócios no ciclo de vida do projeto;
- Sobrecarga dos servidores em atividades operacionais, prejudicando funções como planejamento e aprimoramento de novas soluções de TI.

Nos anos anteriores a 2019, a área de tecnologia da informação focou seus esforços na execução de iniciativas e processos internos, no intuito de estruturar seus procedimentos e ter um conjunto de ferramentas necessárias ao embasamento de suas atividades. No ano de 2019, muitos projetos voltados à melhoria dos serviços ou mesmo serviços novos foram desenvolvidos, como as iniciativas *Blockchain* para o Diário de Bordo Digital e a ferramenta *mobile* para consulta sobre situação de aeronaves. Para os próximos anos mantém-se ainda a necessidade de consolidação do modelo de governança de dados da Agência com projetos de abertura interna e externa dos dados, iniciativas de suma importância para a extração de informações para a tomada de decisões e fundamentais para uma ação proativa na manutenção da segurança operacional do sistema de aviação civil. Além disso, existe ainda a necessidade de ampliar a gestão da segurança da informação, riscos e conformidade, prover a alta disponibilidade de todos os serviços ofertados, automatizar o processo de operação e oferta de serviços, ampliando a capacidade produtiva das equipes internas e da fábrica de software.

Sustentabilidade Ambiental

Critérios de sustentabilidade nas contratações e aquisições

No âmbito da gestão interna da ANAC, são adotados critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens e contratação de obras e serviços, em acordo com o previsto na IN SLTI/MPOG n.º 01/2010, de 19/01/2010.

Todos os editais para aquisições de bens e contratação de obras e serviços preveem os “critérios de sustentabilidade”, conforme modelos disponibilizados pela AGU, em conformidade com o Decreto nº 7.746/2012.

Além do mais, são adotadas práticas diárias de sustentabilidade e racionalização dos gastos em processos de aquisição de bens, na contratação de serviços ou obras, além de realizar ações com vistas à economia da manutenção e operacionalização predial, redução do consumo de energia e água, utilização de tecnologias e materiais que reduzam o impacto ambiental.

Ações para redução do consumo de recursos naturais

Além dos critérios de sustentabilidade nas contratações e aquisições, a ANAC instituiu o PLS (Plano de Logística Sustentável) que congrega iniciativas de sustentabilidade em sentido amplo.

Abaixo alguns dos resultados obtidos:

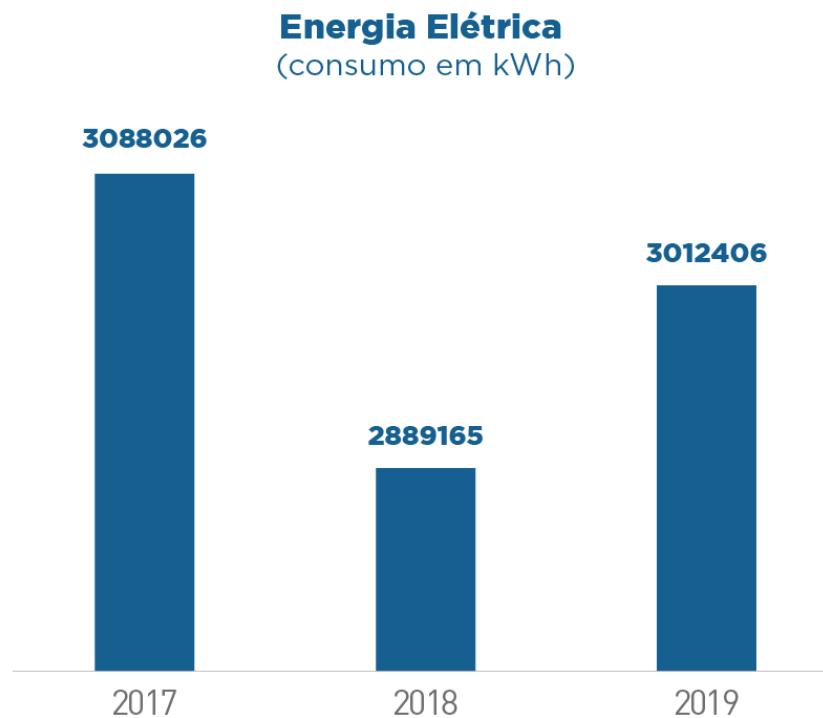


Figura 71 – Consumo de Energia Elétrica - Resultados do Plano de Logística Sustentável.



Figura 72 – Consumo de Água e Esgoto - Resultados do Plano de Logística Sustentável.



Consumo de copos descartáveis (pacotes de 100 unidades)

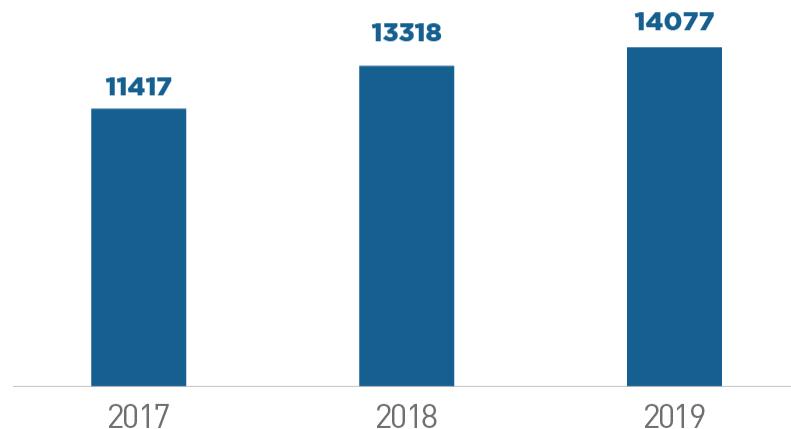


Figura 73 – Consumo de copos descartáveis - Resultados do Plano de Logística Sustentável.

Papel A4 (resmas de 500 folhas)

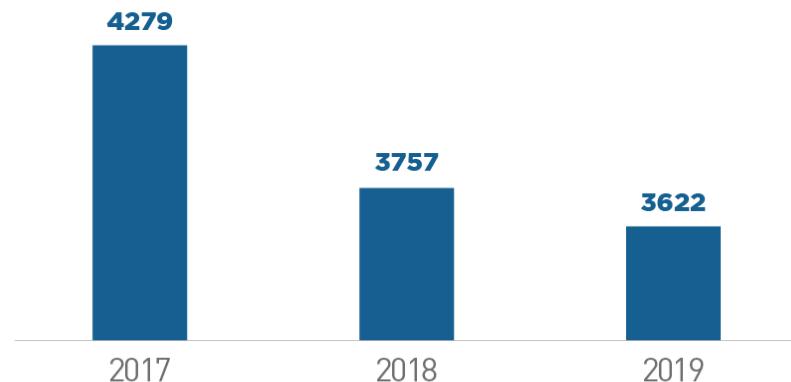


Figura 74 – Consumo de papel A4 - Resultados do Plano de Logística Sustentável.

Redução de resíduos poluentes

Realiza-se, também, a separação dos resíduos recicláveis descartáveis, conforme determinado no Decreto nº 5.940/2006, de 25/10/2006, a fim de proceder à destinação adequada dos resíduos.

Entre as ações realizadas para a redução de resíduos poluentes, cabe destacar:

A ANAC possui metodologia para o descarte de lâmpadas e de outros resíduos perigosos (pilhas, baterias e material eletrônico) em recipientes apropriados para coleta realizada por meio de empresas especializadas.

Foram implantadas ações para a separação adequada de resíduos sólidos nos prédios ocupados pela ANAC (papel, e outros itens recicláveis).

Adicionalmente as ações do PLS, direta ou indiretamente, contribuem para a redução de resíduos poluentes, seja ao não consumir, ou quando exigem práticas menos danosas nas suas relações com particulares.





INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS

INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS

Resumo da situação financeira contábil

Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis

Por meio das demonstrações contábeis e suas notas explicativas, a entidade evidencia a situação e o desempenho financeiro, orçamentário e patrimonial do período. As demonstrações contábeis da ANAC compreendem um único órgão composto por oito unidades gestoras que possuem movimento no Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal – SIAFI. Dentre essas unidades, está incluído o Fundo Aerooviário. As demonstrações contábeis da ANAC são as seguintes:

- Balanço Patrimonial – evidencia os ativos e passivos da agência;
 - Balanço Orçamentário – traz a informação do orçamento aprovado em confronto com sua execução, ou seja, a receita prevista versus a arrecadada e a despesa autorizada versus a executada;
 - Balanço Financeiro e a Demonstração dos Fluxos de Caixa – visam demonstrar o fluxo financeiro no período, ou seja, as entradas de recursos em confronto com as saídas;
 - Demonstração das Variações Patrimoniais – neste demonstrativo é apurado o resultado patrimonial do período, fruto do confronto das variações patrimoniais aumentativas (receitas) com as variações patrimoniais diminutivas (despesas); e
 - Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido – divulga as variações do patrimônio líquido, bem como sua evolução no período.
- As demonstrações contábeis são elaboradas em consonância com os dispositivos da Lei nº 4.320/64, do Decreto-lei nº 200/67, do Decreto nº 93.872/86, da Lei nº 10.180/2001 e da Lei Complementar nº 101/2000. São baseadas, também, no Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público (MCASP), editado pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e, de maneira subsidiária, pelas Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicada ao Setor Público, editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade.

Tendo em vista o efetivo controle social das atividades desenvolvidas pelo Setor Público Federal e, ainda, considerando determinação contida no Acórdão nº 2.698/2016 – TCU Plenário, as demonstrações contábeis da ANAC e as notas explicativas encontram-se disponíveis em seu sítio eletrônico, no seguinte endereço: <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/auditorias/processos-de-contas-anuais-exercicio-2019>

Visando certificar a aderência das demonstrações à legislação e aos manuais e normas vigentes, a Conformidade Contábil da ANAC é realizada no âmbito da Gerência Técnica de Finanças e Contabilidade. A referida gerência é subordinada à Superintendência de Administração e Finanças, esta responsável por preparar as demonstrações contábeis, conforme Regimento Interno da entidade.

A Setorial Contábil da Agência é composta por apenas dois servidores, titular e substituta, responsáveis pela conformidade contábil de oito unidades gestoras executoras, bem como pela conformidade contábil do órgão, cujos dados e período de atuação são detalhados a seguir:

Nome	CRC	Cargo	Função	Período de Responsabilidade
Alysson Cristiano Diniz	MG - 079398/0-0	Analista Administrativo	Contador Titular	01/01/2019; 03/01/2019 a 07/07/2019; 31/07/2019 a 13/10/2019; 20/10/2019 a 31/12/2019
Milena Moura da Costa	PI - 006158/0	Analista Administrativo	Contadora Substituta	02/01/2019; 08/07/2019 a 30/07/2019; 14/10/2019 a 19/10/2019

Tabela 53: Setorial contábil.

O período de responsabilidade compreende os dias em que os agentes responsáveis estiveram no exercício de suas funções no ano de 2019. O período de responsabilidade da contadora substituta corresponde aos dias em que o titular esteve em gozo de férias. Nos períodos em que ambos estiveram em atividade, a conformidade contábil foi registrada no SIAFI pelo titular, a partir das análises contábeis efetuadas pelos integrantes da Setorial Contábil da ANAC.

Das demonstrações Contábeis é possível extrair informações acerca da situação financeira contábil da Agência, sendo as mais relevantes abordadas nos tópicos seguintes:

Geração Líquida de Caixa (Análise Horizontal)

No exercício de 2019, apesar da variação negativa na arrecadação da ANAC, em torno de 10,44%, houve uma geração líquida de caixa superior a R\$ 182 milhões, cuja variação é apresentada na tabela a seguir:

	31/12/2019	31/12/2018	AH (%)
Geração Líquida de Caixa	182.282.329,41	-120.327.904,26	251,49

Tabela 54: Geração Líquida de Caixa (R\$).
Fonte: SIAFI, 2019 e 2018

Comparativamente, a expressiva variação na geração líquida de caixa é explicada pelo emprego de superávit financeiro de recursos próprios no pagamento de despesas de pessoal no ano de 2018, fato não ocorrido no exercício de 2019.

Parte dos ingressos de recursos financeiros que impactaram na geração líquida de caixa, é evidenciada pela receita efetivamente arrecadada em 2019, a seguir detalhada:

Arrecadação – Desdobramento da Receita – Variação (Análise Horizontal)

	31/12/2019	31/12/2018	AH (%)
Contribuição para o Ensino Aerooviário	158.907.795,74	179.819.060,88	-11,63
Remuneração de Depósitos Bancários	102.494.407,66	115.240.405,58	-11,06
Multas Previstas em Legislação Específica	42.080.085,98	47.001.302,18	-10,47
Taxas de Inspeção, Controle e Fiscalização	30.133.904,73	30.483.006,43	-1,15
Demais Receitas	451.084,47	457.254,49	-1,35
Total	334.067.278,58	373.001.029,56	-10,44

Tabela 55: Arrecadação – Variação (R\$).
Fonte: SIAFI, 2019 e 2018.

A tabela anterior demonstra apenas as receitas que efetivamente afetam o resultado financeiro, ou seja, já deduzida a parcela inerente à Desvinculação das Receitas da União, incidente sobre a contribuição social e a taxa de fiscalização (30%).

A geração líquida de caixa da ANAC positiva é justificada, sobretudo, em razão do ingresso de recursos derivados da arrecadação de contribuição social. A receita com contribuição social representa a maior espécie arrecadada pela ANAC e a mesma é vinculada ao ensino aerooviário. Sua arrecadação decorre do recolhimento

- da alíquota de 2,5% sobre a base de cálculo estabelecida pela Instrução Normativa RFB Nº 971, de 13 de novembro de 2009, considerando o Código FPAS 558 (Fundo de Previdência e Assistência Social) atribuído às empresas do setor aerooviário, por conta de sua atividade econômica.

Nos termos da legislação vigente, para efeito de contribuição ao Fundo Aerooviário, estão compreendidas no grupo de empresas aerooviárias as empresas privadas, públicas, de economia mista e autárquicas, quer federais, estaduais ou municipais, de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo e de serviços aéreos especializados, de telecomunicações aeronáuticas, de implantação, administração, operação e exploração da infraestrutura aeroportuária, e de serviços auxiliares, de fabricação, reparos e manutenção, ou de representação, de aeronaves, suas peças e acessórios, e de equipamentos aeronáuticos.

Ao longo dos últimos exercícios financeiros, a receita de contribuições para o ensino aerooviário vem compondo a Reserva de Contingência prevista na Lei Orçamentária Anual. Tendo em vista a sua destinação ao atendimento de passivos contingentes e outros riscos e eventos fiscais imprevistos, há limitações para o emprego desses recursos. Para o Exercício de 2019, da arrecadação prevista, cujo valor foi superior a R\$ 166 milhões, foram reservados R\$ 162 milhões para eventuais contingências.



Portanto, verifica-se que não tem ocorrido desembolsos dessa fonte de recursos na mesma proporção em que é arrecadada, contribuindo para uma geração líquida de caixa positiva, incrementando ano a ano a composição de caixa e equivalentes de caixa da ANAC, sendo esse grupo de contas o mais representativo do Balanço Patrimonial (corresponde a mais de 90% do Ativo total). A seguir, a composição da conta caixa e equivalentes de caixa, na data-base de 31/12/2019:

Caixa e Equivalentes de Caixa – Composição

31/12/2019	
Aplicações Financeiras	1.302.877.230,40
Limite de Saque	30.252.020,18
Demais Saldos de Caixa	129.338,49
Total	1.333.258.589,07

Tabela 56: Caixa e Equivalentes de Caixa (R\$).

Fonte: SIAFI, 2019.

Apesar de desembolsos pouco expressivos de recursos da fonte de contribuições sociais, o ingresso dessa espécie de receita integra parcela relevante das disponibilidades que são objeto de aplicação financeira, gerando as receitas decorrentes de remuneração de depósitos bancários, essa última, correspondendo à segunda maior fonte de receitas da Agência.

À ANAC é autorizada a aplicação financeira na Conta Única do Tesouro Nacional, conforme consta em sua lei de criação. A remuneração é calculada mediante aplicação da Taxa STN sobre o saldo total da conta de aplicação financeira. A remuneração é calculada diariamente e a apuração dos rendimentos ocorre a cada decêndio. Ao final do exercício de 2019, a taxa de remuneração diária estava fixada em 0,026424%. A seguir, o saldo de aplicação financeira na data-base de 31/12/2019:

Recursos da Conta Única Aplicados Por Fonte – Variação (Análise Horizontal).

	31/12/2019	31/12/2018	AH (%)
Outras Contribuições Sociais	1.122.562.514,88	962.148.623,85	16,67
Taxas e Multas pelo Poder de Polícia	136.788.745,41	122.141.144,71	11,99
Recursos Financeiros Diretamente Arrecadados	32.909.223,18	23.193.216,32	41,89
Outras Contribuições Econômicas	5.366.028,23	5.366.028,23	0,00
Recursos Não-Financeiros Diretamente Arrecadados	5.250.718,70	4.774.668,12	9,97
Total	1.302.877.230,40	1.117.623.681,23	16,58

Tabela 57: Recursos da Conta Única (R\$).

Fonte: SIAFI, 2019 e 2018.

Por conta dos acréscimos em caixa e equivalentes de caixa, a receita financeira arrecadada tem sido uma importante fonte dos recursos para aplicação nas operações da Agência. Atualmente, os ingressos de caixa decorrentes das atividades das operações da ANAC contemplam fontes de recursos, abaixo discriminadas:

- Receitas de contribuições sociais, cuja destinação é vinculada ao ensino aeroviário;
- Receitas com taxas decorrentes das atividades de fiscalização, homologação e registros;
- Receitas com multas aplicadas por infrações às normas e aos regulamentos de aviação civil;
- Recursos financeiros arrecadados pela ANAC em aplicações financeiras;
- Repasses financeiros de outras fontes de recursos arrecadados pelo Tesouro Nacional (recursos não vinculados).

A seguir, apresenta-se a composição das fontes de recursos empregadas nos desembolsos das atividades das operações, Função Orçamentária Transportes, na data-base de 31/12/2019:

Recursos das Atividades Operacionais – Função Transportes (Análise Vertical).

	31/12/2019	AV (%)
Recursos Ordinários	285.524.512,46	66,21
Recursos Financeiros Diretamente Arrecadados	101.923.457,89	23,63
Taxas e Multas	39.918.907,97	9,26
Recursos Não-Financeiros Diretamente Arrecadados	2.273.764,79	0,53
Contribuições Sociais	1.609.175,85	0,37
Total Geral	431.249.818,96	100,00

Tabela 58: Recursos das Atividades Operacionais – Função Transportes (R\$).

Fonte: SIAFI, 2019.

Na tabela anterior, estão consideradas apenas as saídas de caixa mediante aplicação direta, ou seja, aquelas que não decorrem de operações entre a ANAC e outros órgãos, fundos e entidades integrantes dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social. Preponderantemente, os recursos ordinários empregados nos dispêndios operacionais tem como origem os repasses financeiros efetuados pelo Tesouro Nacional para execução de despesas com pessoal.

Em valores menos expressivos que as saídas operacionais, porém relevantes, os dispêndios de recursos financeiros voltados para os investimentos incrementaram a composição do imobilizado e do intangível. No exercício de 2019, o fluxo de caixa das atividades de investimento foi negativo em valor superior a R\$ 35 milhões, aplicados na aquisição de Ativos Não Circulantes, sobretudo destinados à tecnologia da informação.

Ao final do exercício de 2019, o imobilizado da ANAC evidencia a seguinte composição:

Bens Móveis – Composição (Análise Horizontal).

	31/12/2019	31/12/2018	AH (%)
Bens de Informática	55.559.245,20	36.119.371,57	53,82
Móveis e Utensílios	13.901.185,15	13.579.386,70	2,37
Veículos	7.809.096,32	9.578.506,83	-18,47
Maquinas, Aparelhos, Equipamentos e Ferramentas	4.987.678,28	5.363.028,12	-7,00
Bens Móveis em Andamento	4.456.914,46		0,00
Material Cultural, Educacional e de Comunicação	3.035.569,56	3.131.396,16	-3,06
Demais Bens Móveis	2.189.947,24	1.290.783,23	69,66
Depreciação Acumulada - Bens Móveis	-42.768.199,97	-37.975.041,61	12,62
Total Geral	49.171.436,24	31.087.431,00	58,17

Tabela 59: Bens Móveis (R\$).

Fonte: SIAFI, 2019.

Os intangíveis, por sua vez, correspondem a aquisição e desenvolvimento de softwares empregados nas atividades da Agência, cuja variação é apresentada na tabela a seguir:

Intangível – Composição (Análise Horizontal).

	31/12/2019	31/12/2018	AH (%)
Softwares com Vida Útil Indefinida	23.227.424,60	16.911.450,34	37,35
Softwares com Vida Útil Definida	1.099.792,78	1.502.237,98	-26,79
Amortização Acumulada	-1.009.189,40	-1.133.808,59	-10,99
Total	23.318.027,98	17.279.879,73	34,94

Tabela 60: Bens Intangíveis (R\$).

Fonte: SIAFI, 2019.

Parte relevante dos recursos financeiros empregados nas operações da Agência decorre da atividade finalística, e tem como origem o exercício do poder de polícia nas atividades de fiscalização, mediante a imposição de multas aos agentes regulados em razão do cometimento de infrações que violam as normas e regulamentos de aviação civil. Essa atividade implica em relevante fato contábil relacionado ao reconhecimento de ativos, notadamente classificados como créditos a receber decorrentes de multas administrativas (não-tributário).

Sob o aspecto patrimonial, considerando o que dispõe o Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público, o Manual SIAFI e as Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicada ao Setor Público, o reconhecimento desses ativos deve ocorrer quando do julgamento definitivo das infrações cometidas, ou seja, quando não mais existente qualquer efeito suspensivo à execução da multa aplicada. O julgamento de eventuais recursos administrativos ou judiciais, enquanto pendentes, atribui uma incerteza na realização da receita.

Os fatos contábeis decorrentes dessa atividade finalística da Agência podem ser descritos conforme as etapas resumidas a seguir:

- Da decisão administrativa pela aplicação de multa é cabível a apresentação de recurso pelo infrator, conforme o caso. Os recursos apresentados, quando importam em efeito suspensivo para a cobrança do débito imputado, atribuem ao crédito uma incerteza quanto à realização de benefícios econômicos futuros ou potencial de serviços. Nesse contexto, o fato contábil associado é o surgimento de um Ativo Contingente;
- O recurso apresentado com efeito suspensivo implica no desreconhecimento do Ativo referente como crédito a receber (caso já tenha sido anteriormente reconhecido). Isso significa que esses créditos a receber, pendentes de decisão definitiva, não devem constar do Balanço Patrimonial da ANAC. O item 39 da Norma Brasileira de Contabilidade, NBC TSP 03 dispõe que “a entidade não deve reconhecer ativos contingentes”. Ou seja, os créditos a receber em fase de apreciação e julgamento dos recursos (com efeito suspensivo) devem ser evidenciados em contas de controle do SIAFI, contabilizando-os como ativos contingentes, por não dotarem de capacidade de gerar benefícios econômicos futuros ou possuir potencial de serviços, uma vez que a realização de receita não é virtualmente certa;
- Em observância ao disposto na Macrofunção 02.03.46 – Multas Administrativas, e de forma subsidiária ao item 41 da NBC TSP 03, julgados os recursos com efeitos suspensivos, com decisão definitiva pelo pagamento das multas devidas (pelo infrator), verifica-se que a realização da receita é “virtualmente certa” e o seu reconhecimento como ativo nas demonstrações contábeis passa a ser obrigatório. Nesse caso, o crédito deve ser mensurado conforme o valor definido no julgamento do recurso suspensivo (valor mantido ou revisado);
- Após o reconhecimento inicial como um ativo a receber, nos casos aplicáveis, devem ser acrescidos aos respectivos saldos os juros e atualizações monetárias contabilizados pelo regime de competência, com reflexo em conta de Variação Patrimonial Aumentativa (conta de resultado);
- O não pagamento das multas pelo agente regulado devedor implica no seu encaminhamento para inscrição em Dívida Ativa pela Procuradoria-Geral Federal;
- Na ANAC, as inscrições em Dívida Ativa são contabilizadas de forma concomitante ao controle de processo de encaminhamento. Na prática, significa que os registros contábeis de controle de créditos encaminhados para inscrição são efetivados apenas quando do resultado da análise de inscrição pela Procuradoria-Geral Federal. Essa metodologia corresponde ao “Procedimento de Registro 2”, previsto na letra “b”, do item 5.2.1 (página 354), do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público (MCASP) - 8^a edição;
- Efetivados os pagamentos das multas, tem-se a realização da receita orçamentária cujo valor deve corresponder a uma baixa de Ativo.

Verifica-se, no entanto, que os fatos contábeis inerentes ao processo sancionatório não estão registrados nas demonstrações contábeis, impactando diretamente a situação patrimonial da agência, em decorrência de uma subavaliação do Ativo, conforme a seguir justificado:

O não reconhecimento de créditos a receber e a não evidenciação dos Ativos Contingentes decorre das limitações do Sistema de Gestão de Créditos (SIGEC), o qual não dispõe de relatórios com informações que

possibilitem as contabilizações do ativo e o acompanhamento de sua realização no SIAFI. No caso daqueles que foram inscritos em Dívida Ativa, após o encaminhamento para inscrição, os créditos a receber passam a ser controlados por meio do sistema de gestão Sapiens Dívida, no âmbito da Procuradoria-Geral Federal.

A inexistência de integração entre o SIGEC e o Sapiens Dívida inviabiliza o acompanhamento da situação dos créditos inscritos em Dívida Ativa, sendo esta a principal razão para que a baixa dos créditos contabilizados seja efetuada apenas com base na receita líquida orçamentária. Como consequência, os créditos a receber inscritos em Dívida Ativa estão reconhecidos no Balanço Patrimonial por valores estimados, tendo por base o último Mapa produzido em outubro de 2018.

A limitação tecnológica de sistema de gestão de créditos é uma situação comum em outros órgãos da Administração Pública Federal, a ponto de ter sido tratada pelo Decreto Nº 9.194/2017, bem como pela Portaria PGF Nº 323/2018. O artigo 8º do referido decreto dispõe que o então Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão estaria incumbido de coordenar a disponibilização de uma solução tecnológica centralizada, a fim de gerir os créditos constituídos e remetidos pelas autarquias e fundações públicas federais para a Procuradoria-Geral Federal.

Fato relacionado às disposições do Decreto Nº 9.194/2017 e pela Portaria PGF Nº 323/2018, em novembro de 2019, a Procuradoria-Geral Federal, a Secretaria de Governo Digital e o Instituto Nacional do Seguro Social editaram ato conjunto a fim de instituir o denominado “Projeto Piloto de Implantação do Sistema ARCO”, voltado para a gestão, arrecadação e cobrança dos créditos das autarquias e fundações públicas federais em fase administrativa de constituição.

O Sistema ARCO é uma solução em desenvolvimento no âmbito da Agência Nacional de Telecomunicações e sua adequação às necessidades de gestão dos demais órgãos é um dos objetivos do Projeto Piloto instituído pela Portaria Conjunta Nº 7, de 22 de novembro de 2019.

Em 2018, no âmbito da ANAC, a fim de sanar as inconsistências contábeis dos créditos a receber, foi elaborado um roteiro de apuração dos créditos a receber com o intuito de estabelecer canais de informação à contabilidade, no que se refere ao processo de mensuração, reconhecimento e evidenciação dos créditos a receber. Atualmente, na Agência há um projeto em andamento para a construção de um sistema que busque o controle dos ativos a receber.

Outro fato contábil não totalmente evidenciado nas demonstrações financeiras diz respeito ao reconhecimento de passivos pelo regime de competência. Verifica-se o reconhecimento de obrigações a pagar em período diverso da ocorrência de seu fato gerador, em relação à execução da despesa decorrente de transações com contraprestação, derivadas dos contratos firmados entre a ANAC e seus fornecedores.

A adoção do Regime de Competência requer ajustes em processos e nos procedimentos internos das entidades, uma vez que o enfoque orçamentário ainda muito presente no reconhecimento das obrigações a pagar, sobretudo na execução das despesas executadas mediante contraprestação.

Foi identificado que o fluxo das informações entre os gestores/fiscais de contrato e a área de execução orçamentária e financeira impacta diretamente na elaboração das demonstrações contábeis, tendo em vista que os procedimentos voltados para o ateste definitivo da despesa geram uma lacuna temporal entre a ocorrência do fato gerador e a liquidação do crédito orçamentário, implicando em apropriações de despesas em período diverso daquele a que se refere. Esse intervalo de tempo é um fator natural que decorre de uma criteriosa verificação dos serviços e fornecimentos prestados, à luz de normativos como a IN MPOG nº 5/2017 (artigos 49 e 50) e a IN SGD/ME nº 01/2019 (artigo 33).

Como medida saneadora, ao final do exercício de 2019, deu-se início a um projeto de capacitação dos agentes envolvidos nessa cadeia de informação, com um enfoque nos agentes responsáveis pela gestão e fiscalização dos contratos administrativos. O objetivo é estabelecer uma rotina (fluxograma) de reconhecimento de obrigações a pagar, independente do ateste definitivo pelos gestores de contratos, com fulcro no registro da despesa pela ocorrência do correspondente fato gerador (constatação pelos Gestores e Fiscais de Contrato), sem deixar de observar os importantes mecanismos de acompanhamento e procedimentos de fiscalização de contratos, previstos nas normas aplicáveis.

As adequações do Sistema de Gestão de Créditos e a definição de rotina padronizada em relação às apropriações de despesas compreendem ações adotadas pela gestão, em conjunto com a contabilidade, a fim de aprimorar a qualidade das informações contábeis apresentadas pelas demonstrações financeiras.



ANEXOS E APÊNDICES

ANEXOS E APÊNDICES

Anexo I

Norma	Publicação	Ementa
Resolução nº 539, 18/12/2019	DOU 19/12/2019, Seção 1, págs.116 e 117	Determina, para os anos de 2020, 2021, 2022, 2023 e 2024, o valor do fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários aplicáveis aos Contratos de Concessão dos Aeroportos Internacionais de Confins, Galeão e São Gonçalo do Amarante.
Resolução nº 538, 18/12/2019	DOU 19/12/2019, Seção 1, págs.116 e 117	Aprova Condição Especial aplicável ao sistema de tração automática (Auto Throttle) do avião Embraer EMB-505.
Resolução nº 537, 06/12/2019	DOU 09/12/2019, Seção 1, pág.37	Altera a Resolução nº 528, de 28 de agosto de 2019.
Resolução nº 536, 04/12/2019	DOU 06/12/2019, Seção 1, pág.95	Aprova emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 61 e 67.
Resolução nº 535, 04/12/2019	DOU 06/12/2019, Seção 1, pág.95	Aprova Condição Especial aplicável ao sistema de controle eletrônico do motor do avião Pilatus modelo PC-24.
Resolução nº 534, 03/12/2019	DOU 04/12/2019, Seção 1, págs.40 e 41	Altera a Resolução nº 372, de 15 de dezembro de 2015.
Resolução nº 533, 07/11/2019	DOU 12/11/2019, Seção 1, pág.343	Regulamenta os procedimentos e a metodologia de cálculo dos valores de indenização referentes aos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados em caso de extinção antecipada do contrato de concessão por relicitação, caducidade ou falência.
Resolução nº 532, 05/11/2019	DOU 06/11/2019, Seção 1, pág.175	Revoga as IACs 2504-0388 e 2505-0891.
Resolução nº 531, 05/11/2019	DOU 06/11/2019, Seção 1, pág.175	Revoga a IAC 1502-699.
Resolução nº 530, 05/11/2019	DOU 06/11/2019, Seção 1, pág.175	Altera a Resolução nº 515, de 8 de maio de 2019.
Resolução nº 529, 12/09/2019	DOU 17/09/2019, Seção 1, págs.38 a 40.	Aprova a Emenda nº 06 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154.
Resolução nº 528, 28/08/2019	DOU 30/08/2019, Seção 1, págs.88 e 89	Dispõe sobre procedimentos, formas de recomposição e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de Revisão Extra-ordinária dos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária federal.
Resolução nº 527, 02/08/2019	DOU 07/08/2019, Seção 1, pág.56	Revoga a IAC 202-1001.
Resolução nº 526, 06/08/2019	DOU 07/08/2019, Seção 1, págs.51 a 56	Aprova emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nºs 01, 119, 121 e 135.
Resolução nº 525, 02/08/2019	DOU 07/08/2019, Seção 1, págs.50 a 51	Altera o Regimento Interno da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.
Resolução nº 524, 02/08/2019	DOU 07/08/2019, Seção 1, pág.39 a 40	Aprova emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nºs 23, 21, 35, 43, 121 e 135 e altera o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91.
Resolução nº 523, 23/07/2019	DOU 26/07/2019, Seção 1, pág.163 a 165	Dispõe sobre a Comissão de Ética da ANAC e aprova o seu Regimento Interno.
Resolução nº 522, 18/07/2019	DOU 25/07/2019, Seção 1, págs.117 a 130	Regulamenta as informações contábeis a serem apresentadas pelos administradores de aeroportos de movimentação relevante, de aeroportos sujeitos ao regime de Concessão Pública Federal e de aeroportos sujeitos à regulação tarifária do tipo Receita-Teto por Passageiro.
Resolução nº 521, 18/07/2019	DOU 25/07/2019, Seção 1, pág.117	Revoga a Portaria DAC 78/DGAC, de 19 de fevereiro de 1999.
Resolução nº 520, 03/07/2019	DOU 04/07/2019, Seção 1, págs.47 a 49	Regulamenta o processo eletrônico no âmbito da ANAC.

Norma	Publicação	Ementa
Resolução nº 519, 23/05/2019	DOU 24/05/2019, Seção 1, pág.35	Altera a Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001.
Resolução nº 518, 23/05/2019	DOU 24/05/2019, Seção 1, pág.35	Aprova a Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 26.
Resolução nº 517, 14/05/2019	DOU 15/05/2019, Seção 1, págs. 53 a 58	Altera a Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, e aprova a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153.
Resolução nº 516, 08/05/2019	DOU 10/05/2019, Seção 1, pág.32	Aprova a Emenda nº 03 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 137.
Resolução nº 515, 08/05/2019	DOU 10/05/2019, Seção 1, págs.30 e 32	Dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos e dá outras providências.
Resolução nº 514, 25/04/2019	DOU 29/04/2019, Seção 1, págs.28 e 29.	Aprova o RBAC nº 141, a Emenda nº 10 ao RBAC nº 61 e altera as Resoluções nº 377, de 15 de março de 2016, e nº 106, de 30 de junho de 2009.
Resolução nº 513, 16/04/2019	DOU 18/04/2019, Seção 1, págs.45 a 47.	Aprova a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154.
Resolução nº 512, 11/04/2019	DOU 12/04/2019, Seção 1, págs.65 a 85	Aprova o RBAC nº 90, aprova emendas aos RBACs nºs 61, 105, 133 e 175 e altera os RBHAs 63 e 91 e a Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009.
Resolução nº 511, 11/04/2019	DOU 12/04/2019, Seção 1, pág.65	Altera a Resolução nº 458, de 20 de dezembro de 2017.
Resolução nº 510, 28/03/2019	DOU 29/03/2019, Seção 1, pág.76	Aprova a Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 67.
Resolução nº 509, 14/03/2019	DOU 19/03/2019, Seção 1, pág.23	Aprova emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nºs 43 e 137.
Resolução nº 508, 14/03/2019	DOU 19/03/2019, Seção 1, pág.16	Dispõe sobre o regime tarifário aplicável às atividades de embarque, conexão, pouso e permanência nos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero.
Resolução nº 507, 14/03/2019	DOU 19/03/2019, Seção 1, pág.17	Aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117.
Resolução nº 506, 18/02/2019	DOU 20/02/2019, Seção 1, pág.31	Altera o Anexo à Resolução nº 345, de 04 de novembro de 2014, que trata do programa iBR2020.
Resolução nº 505, 13/02/2019	DOU 15/02/2019, Seção 1, pág.32	Altera a Resolução nº 377, de 15 de março de 2016.
Resolução nº 504, 13/02/2019	DOU 15/02/2019, Seção 1, pág.32	Aprova a Emenda nº 09 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61.
Resolução nº 503, 07/02/2019	DOU 11/02/2019, Seção 1, págs.46 a 53	Aprova Emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 119, 137, 142, 145 e 153.
Resolução nº 502, 30/01/2019	DOU 06/02/2019, Seção 1, pág.43	Altera dispositivos do Regimento Interno da ANAC.

Tabela: Resoluções publicadas em 2019. Fonte: ANAC

