



ANAC
AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

Diretoria

Marcelo Pacheco dos Guarany

Diretor-presidente

Cláudio Passos Simão

Diretor

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor

Ricardo Fenelon Junior

Diretor***Gabinete***

Fernando Ferreira

Assessoria de Articulação com o Sipaer (ASIPAER)

Maurício José Antunes Gusman Filho

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Gabriela de Souza Leal

Assessoria Parlamentar (ASPAR)

George Alex Lima de Souza

Assessoria Técnica (ASTECH)

Ana Carolina Pires da Motta

Auditoria Interna

Cosme Leandro do Patrocínio

Corregedoria

Chandre de Araújo Costa

Gerência Geral de Ação Fiscal

Claudio Beschizza Ianelli

Junta Recursal

Sérgio Luís Pereira Santos

Procuradoria

Cleto José da Fonseca Filho

Ouvidoria

Erivelton da Silva Santos (Substituto)

Superintendentes em exercício

Lélio Trida Sene (SAF)

Dino Ishikura (SAR)

Ricardo Bisinotto Catanant (SAS)

Antônia Valéria Martins Maciel (SGP)

Fabio Faizi Rahnemay Rabbani (SIA)

Tiago Sousa Pereira (SPI)

Wagner William de Souza Moraes (SPO)

Clarissa Costa de Barros (SRA)

Bruno da Silva Dalcolmo (SRI)

Tiago Sousa Pereira (STI)*

Relatório ANAC 10 Anos

Coordenação, produção e edição: ASCOM

Projeto Gráfico e Diagramação: Fábio Dourado Brumana e Erika Mendes Santana.

Texto: Annelise do Espírito Santo Pereira, Carla

Andrade Bonifácio Gomes, Fabio Peres de Berredo

Martins, Gabriela Leal, Karen Amélia Siriano Bonfim e

Karen Juliana Soares Cordeiro.

Revisão: Alex Castaldi Romera (Assessoria da Presidência),

Gustavo Machado de Freitas (SPI), Tiago Sousa Pereira

(SPI), Maurício José Antunes Gusman Filho (ASIPAER),

Fabio Peres de Berredo Martins (ASCOM), Gabriela Leal

(ASCOM), Karen Amélia Siriano Bonfim (ASCOM), Marcelo

Miranda Teixeira (ASCOM) e Pedro Calcagno (Assessoria

da Presidência).

Apoio: André Luís Ferreira Nabuco (SGP), Gecivaldo

Santos Pires da Silva (ASCOM), Jefferson Bispo Ferreira

Silva (ASCOM), Judite Maria Siqueira (SGP), Luis Cláudio

da Silveira Galvão (ASTECH), Luiz Paulo Beltrão Frederico

(SGP), Rafael Lignani (ASTECH), Roque Felizardo (SRI)

Wagner Alves Rodrigues (SGP), Walber de Sousa

Guimarães (ASCOM).

*Delegação de Competência desde 23/12/2015

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
A265d 10 anos / Agência Nacional de Aviação Civil. -
Brasília, DF : ANAC, 2016.
195 p. : il.

Referências: p.195.

1. Agência Nacional de Aviação Civil - história. I. Título.

CDD 22 - 352.8

APRESENTAÇÃO

Esta publicação tem como objetivo contribuir para a construção da memória da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) por meio do registro dos principais fatos ocorridos ao longo dos 10 anos de sua existência, celebrados no dia 20 de março de 2016.

Para contar essa história, buscaram-se documentos, matérias veiculadas pela imprensa, arquivos pessoais de servidores e informações publicadas nos sítios eletrônicos da Agência e de outros órgãos ligados à aviação civil no país.

Mas toda a riqueza desses 10 anos foi revelada nas diversas horas de conversas e entrevistas com servidores da Agência. Alguns colaboraram na concepção da ANAC, outros trabalham pela Agência desde o primeiro dia, outros, embora tenham passado, deixaram importantes legados e, por fim, outros vieram mais recentemente e estão, juntamente com cada um dos 1440 servidores, escrevendo os próximos capítulos para construir a ANAC do futuro.



MISSÃO

Garantir a **todos** os brasileiros a **segurança** e a **excelência** da aviação civil.

VISÃO

Ser uma autoridade de referência internacional na promoção da **segurança** e do **desenvolvimento** da aviação civil.

VALORES

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**.

Incentivamos a **inovação**.

Temos **orgulho** de trabalhar na ANAC.

Somos **apaixonados** pela aviação.

SUMÁRIO

Mensagem da Diretoria	7
Linha do Tempo	8
Galeria de Diretores	18
As Origens da Agência	27
2006 - A Instituição da Anac	47
2007 - Mais Um Ano de Enormes Desafios	59
2008 - Nova Malha e Mais Fiscalização	71
2009 - Liberdade Tarifária Internacional	83
2010 - Mais Clareza Sobre Direitos de Usuários	95
2011 - Concessão de Aeroportos Sai do Papel	105
2012 - Rumo ao Fortalecimento Institucional	117
2013 - Ações Fiscais e Leilão de Galeão e Confins	133
2014 - Aviação Civil é Destaque na Copa	147
2015 - Objetivos e Iniciativas para 2015/2019	161
2016 - E a História Continua...	179
Reuniões de Diretoria e Audiências Públicas	188
Atos Normativos Emitidos pela ANAC	188
Conselho Consultivo	189
Estrutura Organizacional	191
Referências	195

ABEL ALVES DE BRITO ABENSON PEREIRA SOARES JUNIOR ACCACIO RODRIGUES DE OLIVEIRA ADACI MEDEIROS JUNIOR ADAIR AZEVEDO DA SILVA ADALBERTO BRAGA DA SILVA FILHO ADALBERTO PEREIRA DA GAMA JUNIOR ADALTO DE OLIVEIRA DIAS ADALTON RIBEIRO MARTUSCELLI ADAN FERNANDES DA SILVA ADELIANE DA SILVA DOS SANTOS ADEMIR ANTONIO DA SILVA ADENAUER SILVA REZENDE ADENIZE SOARES DE ANDRADE MARQUES ADERSON DE LIMA CALAZANS ADIEL COSTA BATALLA ADILSON MARCELO BOLDRINI ADIMAR ALIAR DA SILVA ADIVAL APARECIDO MAGRI JUNIOR ADOLFO FRANCISCO GOMES ADOLPHO FREDERICO BOERGER JUNIOR ADONIS SANTOS DE ALMEIDA ALVES ADRIANA ALVES FERREIRA DA GAMA ADRIANA BARZANO LAGOS CASTELLO BRANCO ADRIANA BORDALLO LOUREIRO DA ROCHA CORREA ADRIANA BUSATTO HENKE ADRIANA DA ROCHA JARRO ADRIANA DA SILVA FORTES ADRIANA DELBONI TARICCO IKEDA ADRIANA MEIRA CAMPOS ADRIANA MESQUITA REZENDE ADRIANA NUNES PINTO NORONHA ADRIANA OLIVEIRA DOS SANTOS ADRIANA PADILHA ADRIANA PATRICIA DOS SANTOS ADRIANA ROCATO ANNES ADRIANA ROSA DE SOUZA GUEDES ADRIANA SOTELLO PINTO ROBERTO ADRIANA SOUZA DA SILVA ADRIANA TEIXEIRA DE CASTRO ADRIANA VILARINDO COUTO ADRIANE CORREIA DE SOUZA ADRIANE MARIA GASPARY ADRIANO CARLOS CANOLLA ADRIANO DE OLIVEIRA CORDEIRO ADRIANO GOMES FONTES ADRIANO LESSA GOMES ADRIANO MARCO DE AGUIAR ADRIANO MONTEIRO DE OLIVEIRA ADRIANO OLIVEIRA DA SILVA ADRIANO PEREIRA DE PAULA ADRIANO PEREIRA LOPES DE OLIVEIRA ADRIANO PINTO DE MIRANDA ADRIANO SILVA BAUMGARTNER ADRIANO TUNES DE PAULA ADRIANO YARED DE OLIVEIRA AGAMENON GRANJA AGDA MARTINS DOS SANTOS AGNES PIMENTEL DE ALMEIDA AGOSTINHO MOURA DOS SANTOS AILTON JOSE DE OLIVEIRA JUNIOR AIRTON DA CONCEICAO DUARTE AIRTON SCHEFFER ALAN KLAUBERT BEZERRA CAMELO DE MELO ALAN MAIA DA SILVA ALANA AZEVEDO DE OLIVEIRA COSTA ALANNA LEITE DE SOUSA DE LIMA ALAYDE AVELAR FREIRE SANT ANNA ALBERT CARAVACA ALBERT COSTA REBELLO ALBERT EBANO ALVES RODRIGUES ALBERT WILLIAM CARVALHO FARIAS ALBERTO CLEIMAN ALBERTO DE BARROS MORAES SAYAO ALBERTO EDUARDO ROMEIRO JUNIOR ALBERTO FRASSAO ALBERTO GONCALVES DE PINHO ALBERTO JAIME AMBRAM ALBERTO JOHNSON DA SILVA ALBERTO MENEZES LOPES ALBERTO OTTAVIO SPELTA ALBERTO PACHECO ALBERTO RIOS JUNIOR ALBERTO SHINITI TAKEDA ALCEMIR CASSIO AMGARTEN ALDA TERESINHA GREGORIO CABRAL ALDENOR ALBINO DE LIMA ALDERICO COSTA DE CARVALHO FILHO ALDOMIR FREIRE COSTA ALDRIN PIETRO DE AZEVEDO SAMPAIO ALEDIO BRAZ GOMES ALESSANDRA CRISTINA DE JESUS TEIXEIRA ALESSANDRA DALE GIACOMIN TERRA ALESSANDRA FERREIRA DOS SANTOS ALESSANDRA GOMES FARIA BALDINI ALESSANDRA MARIA DIAS EVERTON ALESSANDRA WESSLER FOIS ALESSANDRO GONCALVES ADINOLFI ALESSANDRO WELISSON NASCIMENTO DE ARAUJO ALEX CASTALDI ROMERA ALEX COSTA DE SOUSA ALEX DA SILVA DANTAS ALEX DE ALMEIDA MOREIRA ALEX DE MIRANDA FREITAS ALEX DOS SANTOS MILHOMENS ALEX LUIZ MARTINS ALEX MARIANO CARNEIRO ALEX SANDRO PEREIRA DE ARAUJO ALEX XIMENES DE SOUZA ALEXANDRA CAROLINE DA SILVA DAMASCENO ALEXANDRA DA SILVA AMARAL ALEXANDRA FERREIRA GREGORIO ALEXANDRA GODOY ROSA ALEXANDRE ALVIM FERREIRA ALEXANDRE AMARO DA SILVA ALEXANDRE BARBOSA VIANA ALEXANDRE BARROS ALEXANDRE BASTOS MACHADO ALEXANDRE BRANDAO MARQUES ALEXANDRE CHU CHANG ALEXANDRE CRAVEIRO PEDROSA ALEXANDRE DE FREITAS PORTO ALEXANDRE DE OLIVEIRA CRUZ ALEXANDRE DE SOUZA ALMEIDA ALEXANDRE DERIVI ENDRES ALEXANDRE DOBARCO ALEXANDRE DOS SANTOS ALEXANDRE DOS SANTOS ASSIS ALEXANDRE FERREIRA ARAUJO ALEXANDRE FRAGA DE ALMEIDA ALEXANDRE GOMES DE BARROS ALEXANDRE HENRIQUES DA SILVA ALEXANDRE HERCULANO AMARAL ALEXANDRE JENNINGS CANEDO ALEXANDRE JUNQUEIRA HOMEM DE MELLO ALEXANDRE JUSTINO ALEXANDRE LYRA SILVA ALEXANDRE MAGNUS FERNANDES DINIZ ALEXANDRE MARQUES BENTO ALEXANDRE MARTINEZ ARRUDA ALEXANDRE MENDES COSTA ALEXANDRE MONNERAT PANARO DIAS ALEXANDRE OTAVIANO ROCHA DOS SANTOS ALEXANDRE PINTO ADAN ALEXANDRE RODRIGUES FILIZOLA ALEXANDRE ROMANO MASSIGNAN BEREJUK ALEXANDRE SANTOS DE BRITO ALEXANDRE WILSON PEREIRA DA CUNHA ALEXSANDRE OLIVEIRA MENDONCA ALFREDO EDUARDO ANASTACIO DE PAULA ALFREDO JOSE REBELLO ALICA DIAS RIBEIRO MARQUES PEREIRA ALICE DE BARROS SILVA ALICE ISA BENVINDO DO ESPIRITO SANTO ALICE MALAQUIAS AIRES SAMPAIO ALICE SERPA BRAGA ALINE ABREU CARNIZELLA ALINE AGUIAR SILVEIRA ALINE AKEMI ISHIOKA ALINE BRAGA MARTINS DA COSTA ALINE CAETANO EDLING ALINE CAVALCANTE CAMPOS ALINE CRISTINE CAETANO SIQUEIRA ALINE DA SILVA BARBOSA ALINE DIEGUEZ BARREIRO DE MENESES SILVA ALINE FRANCIELE BRAGA RESENDE VIEIRA ALINE GUIMARAES DIOGENES ALINE MORAES FREIRE ALINE MOREIRA DE SOUSA PINTO ALINE OLIVEIRA CASSIMIRO DA SILVA ALINE PEREIRA SOUSA ALINE ROCHA FERREIRA ALINE RODRIGUES FREIRE MAGALHAES ALINE ROMANO LUZ ALINE SILVEIRA TASMERAO ALINE SOUSA DA SILVEIRA ALINE TAVARES DE OLIVEIRA ALINE VOGEL PEREIRA DA SILVA ALINE XAVIER DE ARAUJO ALINNE ESTEFANY FERREIRA SILVA MOURA ALISON PAULO DA LUZ ALISSA CRISTINA LIMA DE SOUSA ALISSON TOSCANO GUIMARAES ALLAN JASMIM MEIRINO ALLAN MATTOS DE OLIVEIRA ALLAN MICHEL FRARE ALLAN MONTANES GARCIA ALLEMANDER JESUS PEREIRA FILHO ALMIR ALVES DOS SANTOS ALMIR CANTO DE CARVALHO ALMIR GONCALVES FONTES ALOISIO ALVES DE VASCONCELOS ALTAIR GOMES PEREIRA ALTAMIRO ROCHA DA SILVEIRA ALUIZO SILVA DE LUCENA ALVACIR INACIO NEVES CARREIRA ALVARO ANTONIO CASTELO BRANCO ALVARO AYRES PEREIRA JUNIOR ALVARO IBALDO BITTENCOURT ALVIM DE CARVALHO E SILVA ALVIMAR DE LUCENA COSTA JUNIOR ALYSON VIANNA DOS SANTOS FERNANDES ALYSSON CRISTIANO DINIZ ALYSSON FERREIRA MOROTTI ALZIRA SATIKO OKUJI DOS REIS AMANDA ALVES DOS SANTOS AMANDA AZEVEDO SIQUEIRA AMANDA BALDUCI MACHADO LUIZ AMANDA BURLAMAQUI CHAVES AMANDA CAROLINE BATISTA DA COSTA AMANDA CRISTINA TREVISAN SALGUEIRO AMANDA DE ARAUJO SOUZA AMANDA DE MORAES DE SOUSA AMANDA DE SOUZA QUEROBIM AMANDA FELICIANO TRIGOLI AMANDA FERREIRA BOTELHO AMANDA KARLA ANSELMO DA SILVA AMANDA MICHELE VICTOR SILVA AMANDA OLIVEIRA DE LIMA AMANDA PEREIRA COLLI AMANDA PINHO LOPES AMANDA SILVA DE SOUZA LANDIM AMANDA SILVA PINTO AMANDA SUELEN DA SILVA DOURADO AMANDA VOLOTAO AMANDA ZAHIE ROSTUM DAVID AMARA SANDRA DO NASCIMENTO COSTA AMARILIO GASPARY CORDEIRO FILHO AMARO JOSE DA COSTA NETO AMAURI FREITAS DA COSTA AMERICO LUIS MARTINS DA SILVA AMILCAR DANIEL OGAZ DE SOUSA AMILSON MANOEL DOS SANTOS AMINTAS EUGENIO DE SOUZA FILHO ANA AMELIA ATHAYDES DA SILVA ANA BARBARA BRITO DOS SANTOS ANA BEATRIZ DOS SANTOS MEDEIROS ANA BRIGIDA FELICIO DA SILVA DE JESUS ANA CARLA DE LIMA SILVA ANA CAROLINA ANTUNES DE CASTRO ANA CAROLINA BARBONI MARCHESINI ANA CAROLINA CALEGARI FABRIS ANA CAROLINA DONAS DE ANDRADE ANA CAROLINA FONSECA DE CARVALHO ANA CAROLINA KNOLLER NUNES ANA CAROLINA NUNES QUADROS ANA CAROLINA OLIVEIRA DOS SANTOS ANA CAROLINA PELOGGIA DE OLIVEIRA ANA CAROLINA PIRES DA MOTTA ANA CAROLINA RIBEIRO VIEIRA SANTOS ANA CAROLINA ROIG FERNANDES ANA CAROLINA SIUVES CORREA DE SA ANA CAROLINA SOARES SERENO VERANNEMAN DE WATERVLIET ANA CAROLINA SQUADRI SANTANNA ANA CAROLINA TORRES DOS SANTOS ANA CAROLINA VIEIRA GONCALVES ANA CAROLINA VIEIRA MOREIRA ANA CAROLINE ALVES MARTINS ANA CAROLINE BARROS DE ARAUJO ANA CAROLINE CARDOSO ANA CECILIA BOAVENTURA REYES ANA CLAUDIA DA SILVA OLIVEIRA ANA CLAUDIA LARA DOS SANTOS COELHO ANA CLAUDIA XAVIER ANA CRISTIANE ALMEIDA PEREIRA DE OLIVEIRA ANA CRISTINA ARAUJO MOURA ANA CRISTINA CRUZ DA SILVA ANA CRISTINA DE OLIVEIRA RODRIGUES ANA CRISTINA GOMES FEITOSA ANA CRISTINA LOUREIRO RODRIGUES ANA CRISTINA REI DE FRANCA ANA CRISTINA SOARES DE OLIVEIRA ANA CRISTINA TAVARES BRILHANTE ANA CRISTINA VELLOSO CRUZ ANA ELISABETE MITIKO MATSUMOTO MIURA ANA EMANUELE MESQUITA ANA FLAVIA DE OLIVEIRA CHAVES ANA KAROLINY MARTINS TAVARES ANA LIDIA CLEMENTE MONTALVAO NERI ANA LIVIA E PALOS BRITO ANA LUCIA BARRETO CASTELO BRANCO ANA LUCIA CARVALHO DE MORAES ANA LUCIA DA SILVA ANA LUCIA FERNANDES DE MACEDO TAVEIRA ANA LUCIA OLIVEIRA COSTA ANA LUCIA TAVARES MONTEIRO ANA LUISA BARRA SOARES ANA LUISA BRANDAO DE OLIVEIRA LEIRAS ANA LUISA DE SOUZA BARBA ANA LUISA FERREIRA RAW ANA LUISA GOMES NERE ANA LUIZA OZORIO DA COSTA ANA LUZIA SANTOS PEREIRA ANA MARIA GOMES DE AGUIAR LINS ANA MARIA OLIVEIRA BRITO ANA MARIA SIEMS FORTE ANA MONTEIRO CARSALADE ANA NUNES DOS SANTOS ANA PAULA ARAUJO DA COSTA ANA PAULA BARROS FORTES ANA PAULA EUGENIA PINHEIRO DE FREITAS ANA PAULA FERNANDES SCHENFELD ANA PAULA FERREIRA RODRIGUES ANA PAULA FONSECA DE CARVALHO ANA PAULA GONCALVES LACERDA ANA PAULA LOPES DA COSTA ANA PAULA MARTINS RIBEIRO LUVIZOTTO ANA PAULA RODRIGUES DE OLIVEIRA ANA PAULA RODRIGUES MIRANDA ANA RAQUEL RIBEIRO ANA REGINA DAS NEVES ANA ROSA MINOR LARRATEA ANA SANTOS DE SA E BENEVIDES ANA TEREZA DE PAOLI FARIA ANA VALERIA ROCHA LIMA DE MENDONCA ANALEE CONCEICAO LOPES DA VEIGA ANAMARIA CONCEICAO BARBOSA DA SILVA ANDERSON AKIHITO TAMASHIRO ANDERSON ANDRE OLIVEIRA DUARTE ANDERSON AUGUSTO DE ALMEIDA CUSTODIO ANDERSON BERMOND DE LIMA ANDERSON CARLOS SANTANA ANDERSON CAVALCANTE DE SA ANDERSON DO NASCIMENTO HERCULANO ANDERSON DO NASCIMENTO JOAQUIM VICENTE ANDERSON FERREIRA ALVES ANDERSON GLAYTON DE FREITAS ANDERSON GUERINO MACHADO ANDERSON JAYR DO NASCIMENTO SANTOS ANDERSON JOSE PASCOAL SCAQUETTI ANDERSON LEAL PEREIRA ANDERSON MAXIMINO DA SILVA ANDERSON PAULA DE SOUZA ANDERSON REIMAO MACHADO PINTO ANDERSON RIBEIRO CORREIA ANDERSON RICARDO FRANCO BATISTA ANDRE AIRTON DE MACEDO REBOUCAS ANDRE BASSETTO OKAMURA ANDRE BATTISTI GUIMARAES ANDRE BITENCOURT LOPES ANDRE CARLOS DA SILVA ANDRE CEZAR CORREA PEREIRA ANDRE CHRISTOFOLI CAVALCANTI ANDRE DA SILVA ARAUJO ANDRE DA SILVA MOREIRA ANDRE DE ALCANTARA CAMPOS ANDRE DE AVILA PACHECO LOBATO ANDRE DE OLIVEIRA LIMA FERREIRA ANDRE DEZIDERIO CHAVES ANDRE FELIPE DA SILVA RODRIGUES ANDRE FICHT ANDRE GOMES DA SILVA ANDRE GOMES DOS SANTOS ANDRE GONTIJO DE ARAUJO ANDRE HENRIQUE COSTA TORRES

MENSAGEM DA DIRETORIA

Os avanços da aviação civil brasileira na última década são incontestáveis. O número de passageiros transportados triplicou com a inclusão de novos usuários de menor poder aquisitivo, a demanda doméstica chegou a atingir crescimentos de dois dígitos por anos consecutivos, nossos principais aeroportos foram ampliados e modernizados, a regulação tem sido atualizada e construída com base no novo contexto brasileiro e mundial, conseguimos projeção nos principais organismos internacionais, para citar somente alguns ganhos.

Em apenas uma década, temos muito para contar. É um pouco dessas memórias e dos resultados aqui mencionados que esta publicação se propõe a apresentar com intuito de preservar a história da Agência.

Com esse registro, que nem de longe inclui todos os feitos da Agência, também esperamos agradecer o esforço de quase seis mil servidores que estiveram e ainda estão aqui, dos diretores pioneiros, que enfrentaram os períodos de maiores dificuldades, e dos outros que mais recentemente encerraram seus mandatos, mas que aqui plantaram as bases para a ANAC do futuro.

O sucesso do passado, entretanto, nos impõe o desafio de superar o legado de nossa trajetória até aqui. Cientes desse compromisso, elaboramos e estamos executando o Plano Estratégico 2015/2019, sempre em sintonia com os temas prioritários e estratégicos elencados em nossa agenda regulatória e com vistas ao desenvolvimento e ao equilíbrio do setor.

Com os rumos traçados, trabalharemos, atuais e futuros diretores, para cumprir nossos objetivos mais relevantes e nos quais está nossa razão de existir: ampliar o acesso a um transporte aéreo seguro e de qualidade, promover um ambiente de negócios que permita o desenvolvimento do mercado e da indústria e ampliar nossa integração no cenário internacional.

Para isso, precisamos continuar fortalecendo a ANAC como instituição, utilizando de forma cada vez melhor nossos recursos financeiros, materiais e tecnológicos, e valorizando nossos servidores para que tenhamos uma regulação de qualidade: tecnicamente embasada, que considere adequadamente os custos impostos ao setor, que seja tempestiva para acompanhar as demandas e as inovações contínuas da aviação civil e coerente com nosso planejamento.

Nosso muito obrigado a todos aqueles que imprimiram suas marcas nessa primeira década da ANAC.

■ **09/06/1999**

Lei Complementar nº 97 institui o Ministério da Defesa e prevê a criação da ANAC.

■ **28/11/2000**

Presidente Fernando Henrique Cardoso encaminha ao Congresso Nacional a Mensagem nº 1.795 com projeto de lei que criaria a ANAC (PL nº 3.846).

■ **31/08/2005**

Senado Federal aprova o projeto de lei que cria a ANAC.

■ **27/09/2005**

O presidente Luís Inácio Lula da Silva sanciona a Lei nº 11.182, a Lei de Criação da ANAC.

2006

■ **24/02/2006**

Com base na Lei nº 11.182/2005, foram nomeados como diretores Milton Zuanazzi (diretor-presidente), Denise Maria Ayres de Abreu, Jorge Luiz Brito Velozo e Leur Antonio Britto Lomanto.

■ **20/03/2006**

Publicado o Decreto nº 5.731 que institui a Agência.

Posse do diretor-presidente Milton Sérgio Silveira Zuanazzi e dos diretores Leur Lomanto, Denise Abreu e Jorge Velozo, no Palácio do Planalto.

■ **20/06/2006**

Varig Linhas Aéreas deixa de operar e é leiloadada para VGR - Linhas Aéreas.

■ **30/06/2006**

ANAC certifica sua primeira aeronave: Embraer 195, considerada a maior da família Embraer 170/190.

■ **03/07/2006**

ANAC aprova Resolução nº 2 para regular a alocação de horários de chegadas e de partidas de aeronaves de linhas aéreas domésticas em aeroportos coordenados.

■ **19/07/2006**

Publicada a nomeação de Josef Barat como diretor.

■ **01/08/2006**

ANAC lança sua marca.



■ **08/08/2006**

Posse do diretor Josef Barat.

■ **21/08/2006**

ANAC homologa a empresa NHT Linhas Aéreas.

■ **29/09/2006**

Acidente com voo GOL 1907 vitima 154 pessoas.

■ **08/11/2006**

ANAC realiza sessão pública para a introdução do Sistema de Alocação de Horários de Chegadas e Partidas de Aeronaves (slots) no Aeroporto de Congonhas (SP).

2007

■ **02/02/2007**

ANAC publica edital do primeiro concurso público com 584 vagas

■ **17/02/2007**

ANAC organiza esquema especial de fiscalização para o feriado de carnaval nos 15 maiores aeroportos do País.

■ **01/04/2007**

Entram em vigor novas medidas de segurança para bagagens de mão em voos internacionais (Resolução ANAC nº 7).

■ **05/06/2007**

Aprovada a Resolução nº 9, que garante o acesso adequado ao transporte aéreo aos passageiros com necessidade de atendimento especial.

■ **09/07/2007**

Redistribuídos os movimentos de pousos e decolagens nos horários de pico no Aeroporto de Congonhas (SP).

■ **11/07/2007**

Instalação do Conselho Consultivo da ANAC.

■ **17/07/2007**

Acidente com o voo TAM 3054 vitima 199 pessoas.

■ **01/08/2007**

Portaria nº 817/DIR designa diretorias temáticas. Denise Abreu é designada como "Diretora de Serviços Aéreos e Relações com Usuários", Jorge Velozo é designado como "Diretor de Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos", Josef Barat como "Diretor de Relações Internacionais, Estudos e Pesquisas" e Leur Lomanto como "Diretor de Infraestrutura Aeroportuária".

2007

■ **24/08/2007**

Posse da primeira turma de servidores efetivos da ANAC, em Brasília, formada por analistas e técnicos.

■ **27/08/2007**

Diretora Denise Abreu deixa o cargo de Diretora de Serviços Aéreos e Relações com Usuários.

2006

■ 29/08/2007

Diretor Jorge Velozo deixa o cargo de Diretor de Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

■ 30/08/2007

ANAC anuncia reforço na fiscalização em 14 dos principais aeroportos brasileiros de 3 de setembro até o final de 2007.

■ 13/09/2007

Diretor Leur Lomanto deixa o cargo de Diretor de Infraestrutura Aeroportuária.

■ 22/09/2007

Brasil é reeleito para o Conselho Permanente da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) durante a 36ª Assembleia da OACI, em Montreal, Canadá.

■ 28/09/2007

Diretor Josef Barat deixa o cargo.

■ 30/10/2007

Publicada nomeação do diretor de Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, Allemander Jesus Pereira Filho, em complementação do mandato do diretor Jorge Velozo.

■ 31/10/2007

Publicadas as nomeações do diretor Alexandre Gomes de Barros em complementação ao mandato da Diretora de Serviços Aéreos e Relações com Usuários, Denise Abreu, e do diretor Marcelo Pacheco dos Guaranys em complementação ao mandato do Diretor de Infraestrutura Aeroportuária, Leur Lomanto.

■ 06/11/2007

Diretor-Presidente Milton Zuanazzi deixa o cargo. Posse do diretor Marcelo Pacheco dos Guaranys em complementação do mandato do Diretor de Infraestrutura Aeroportuária, Leur Lomanto.

■ 07/11/2007

Fim das operações da BRA Transportes Aéreos

■ 12/11/2007

Posse do diretor Alexandre Gomes de Barros como Diretor de Serviços Aéreos e Relações com Usuários, em complementação do mandato de Denise Abreu.

■ 20/12/2007

Especialistas em Regulação de Aviação Civil são nomeados após curso de formação.

Nomeação e posse de Solange Paiva Vieira como diretora-presidente e do diretor Ronaldo Serôa da Motta em complementação do mandato do Diretor de Relações Internacionais, Estudos e Pesquisas, Josef Barat.

Início da Operação Fim de Ano com reforço da fiscalização nos aeroportos até o dia 7 de janeiro de 2008.

2008

■ 16/01/2008

Operação Hora Certa realiza fiscalização extraordinária da qualidade da prestação dos serviços aéreos com foco na correção de falhas que ocasionavam atrasos nos voos domésticos.

■ 31/01/2008

Começa a Operação Carnaval em 10 aeroportos.

■ 01/03/2008

Entra em vigor a primeira etapa da liberação gradual das tarifas aéreas (desconto máximo de 50%) para voos entre Brasil e outros países da América do Sul (Resolução nº 16 de 27/02/2008).

■ 02/04/2008

Publicado no DOU decreto com a primeira designação de Representante da ANAC junto à Organização Internacional de Aviação Civil (OACI), em Montreal (Canadá). O representante designado foi Alex Castaldi Romera.

■ 14/05/2008



Diretor Allemander Pereira Filho deixa o cargo de Diretor de Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

■ 01/06/2008

Entra em vigor a segunda etapa da liberação gradual das tarifas aéreas para voos entre Brasil e outros países da América do Sul, com descontos de até 80% (Resolução nº 16).

■ 01/07/2008

ANAC fecha novo acordo bilateral que permite mais voos semanais entre Brasil e Estados Unidos.

■ 23/07/2008

ANAC negocia com o governo australiano o aumento do número de frequências semanais entre os dois países.

■ 07/08/2008

Criada a Superintendência de Aeronavegabilidade (fusão da Gerência-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos com as áreas de manutenção e Registro Aeronáutico, ambas da Superintendência de Segurança Operacional).

■ 01/09/2008

Empresas aéreas passam a ter liberdade tarifária total para conceder descontos nas tarifas aéreas para voos entre Brasil e outros países da América do Sul.

■ 02/09/2008

Aeroporto de Congonhas (SP) passa a operar apenas voos domésticos.

■ 01/10/2008

ANAC coloca em consulta pública uma nova regra para redistribuição dos slots (autorizações para pouso ou decolagem) que permitirá, a cada dois anos, o acesso de um número maior de companhias aéreas a aeroportos com capacidade saturada.

■ 09/10/2008

Nomeação e posse de Cláudio Passos Simão como Diretor de Segurança Operacional, Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos em complementação do mandato do diretor Allemander Jesus Pereira Filho.

■ 16/10/2008

Ligações aéreas regulares e voos *charters* entre Brasil e Uruguai tornam-se irrestritos por Acordo Bilateral entre a ANAC e a autoridade uruguaia.

■ 12/11/2008

ANAC homologa a empresa Azul Linhas Aéreas.

■ 09/12/2008

ANAC certifica a aeronave Embraer 500 (*Phenom 100*).

■ 19/12/2008

Início da Operação Fim de Ano para fiscalização da qualidade dos serviços prestados aos passageiros no período das festas de fim de ano.

2009

01/01/2009

Preços de passagens aéreas de voos do Brasil para qualquer país passam a poder ter descontos de até 20%.

08/01/2009

Criado o Programa de Segurança Operacional do Estado Brasileiro (PSO-BR) entre ANAC e Comando da Aeronáutica.

20/01/2009

Criação do Decolagem Certa (DCERTA).



05/03/2009

Entra em vigor norma que determina aos pilotos brasileiros que desejarem voar para o exterior a possuir proficiência linguística em inglês (nível 4) certificada pela ANAC.

06/03/2009

Publicação da Resolução nº 75 garante às empresas aéreas a liberdade de escolherem suas rotas a partir do Aeroporto Santos Dumont (RJ).

01/04/2009

Entra em vigor a segunda etapa da flexibilização tarifária para todos os voos internacionais, com liberação de descontos de até 50%.

11/05/2009

Publicado o Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE) em decorrência do Programa Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

21/05/2009

ANAC tem aprovação de 84% dos quase 700 protocolos auditados pela missão da OACI. A auditoria apontou uma aprovação de 87,3% da aviação brasileira, colocando o Brasil em 9º lugar entre os 123 países auditados.



2009

25/05/2009

ANAC publica edital para a realização do segundo concurso público com 365 vagas.

01/06/2009

Acidente com voo 447 da Air France vitima 228 pessoas.

18/06/2009

Decisão nº 247 da diretoria da ANAC autoriza a empresa aérea BRA Transportes Aéreos a realizar voos não regulares.

30/06/2009

Designação das diretorias é alterada por meio da Portaria nº 1.020/2009. A Diretoria de Ronaldo Serôa da Motta passa a ser Diretoria de Relações Internacionais, a diretoria de Alexandre Barros mantém-se Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária, a diretoria de Marcelo Pacheco dos Guarany's transforma-se em Diretoria de Serviços Aéreos e a diretoria de Cláudio Passos Simão passa a ser Diretoria de Aeronavegabilidade e Operações.

01/07/2009

Entra em vigor a última etapa da flexibilização tarifária para voos internacionais, com permissão de descontos de até 80% nas tarifas aéreas.

07/08/2009

Fim do mandato do diretor de Relações Internacionais, Ronaldo Serôa da Motta.

15/09/2009

Criada a Superintendência Executiva e de Planejamento Institucional (SEI). A Superintendência de Serviços Aéreos (SSA) passa a ser denominada de Superintendência de Regulação Econômica (SRE).

05/11/2009

Auditoria da *Federal Aviation Administration (FAA)*, concede 100% de aprovação à aviação brasileira nas áreas de Aeronavegabilidade, Segurança Operacional e Habilitação da ANAC.

01/12/2009

Portaria nº 2.214/2009 revoga nomenclatura anterior dos cargos da Diretoria Colegiada e passa a fixar a seguinte designação: diretor Alexandre de Barros como Diretor de Infraestrutura Aeroportuária, diretor Marcelo Guarany's como Diretor de Regulação Econômica, diretor Cláudio Passos Simão como Diretor de Aeronavegabilidade e Diretor de Operações de Aeronaves para o cargo vago do diretor Ronaldo Serôa da Motta.

03/12/2009

ANAC entrega Certificado de Homologação de Tipo (CHT) da aeronave Embraer EMB-505 (*Phenom 300*).

Aprovado o Plano Estratégico 2010-2014.

2010

01/01/2010

Conclusão do processo de liberação tarifária total para voos internacionais partindo do Brasil.

07/01/2010

ANAC abre inscrições de processo seletivo para concessão de 213 bolsas de estudos para pilotos em 19 aeroclubes de oito estados (São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Ceará, Maranhão e Tocantins).

01/03/2010

Entra em vigor Resolução nº 130 que estabelece procedimentos de identificação de passageiros para embarque nos aeroportos brasileiros.

08/03/2010

Nova distribuição de *slots* (horários de partidas e chegadas) no Aeroporto de Congonhas (SP) permite a entrada de novas empresas, como a NHT, Webjet e Azul.

10/03/2010

Criado o Selo ANAC e a Etiqueta ANAC para informar as faixas de distância entre os assentos das aeronaves das companhias brasileiras.



15/03/2010

Publicada a Resolução nº 141, que regulamenta os direitos dos passageiros do transporte aéreo em casos de voos atrasados e cancelados e de preterição.



2010

19/03/2010

Fim do mandato do diretor de Regulação Econômica Marcelo Pacheco dos Guarany's e do diretor de Infraestrutura Aeroportuária Alexandre Gomes de Barros.

14/05/2010

ANAC lança Carta de Segurança Operacional para divulgar os procedimentos de segurança operacional da aviação civil, promover a troca de experiências e aprimorar as melhores práticas de segurança operacional.



2011

■ 01/07/2010

Carteiras de Habilitação Técnica (CHT) e certificados expedidos pela ANAC passam a ser impressos pela Casa da Moeda do Brasil com foto, assinatura e *chip* com informações do profissional.

■ 29/07/2010

Posse de Ricardo Sérgio Maia Bezerra como diretor de Regulação Econômica.

■ 03/08/2010

Posse do diretor de Infraestrutura Aeroportuária Rubens Vieira.

■ 12/08/2010

Posse do diretor de Operações de Aeronaves Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino.

■ 18/08/2010

Resoluções nº 167 e 168 regulamentam inspeção de passageiros e de bagagens de mão nos aeroportos de forma mais ágil. Agência amplia o atendimento aos passageiros, que passa a ser de 24 horas em todo o Brasil pela internet (Fale com a ANAC) e central de telefonia gratuita em português, inglês e espanhol.

■ 15/09/2010

Início da Audiência Pública para discussão da proposta de edital de Concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante em Natal (RN)

■ 20/10/2010

Diretoria da ANAC recebe da empresa TAM documentação sobre a intenção de união das empresas aéreas TAM, brasileira, e LAN, chilena.

■ 13/11/2010

Audiência pública sobre a criação de centros de instrução de pilotos certificados pela agência dentro das empresas aéreas e de uma nova licença (tripulação múltipla). A proposta faz parte da edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC 61).

■ 21/12/2010

Publicada a Resolução nº 178 que estabelece os procedimentos para comunicação de pouso ou sobrevoos e solicitação de permanência no território brasileiro por aeronave civil estrangeira realizando transporte aéreo não remunerado.

■ 25/01/2011

ANAC aprova Resolução nº 180, que estabelece modelo para reajuste anual de valores-teto para as tarifas aeroportuárias de pouso, permanência e embarque.

■ 16/02/2011

Implementado o *redesign* da marca da ANAC, escolhida pelos servidores.



■ 02/03/2011

ANAC assina acordo de cooperação com o Departamento de Polícia Federal (DPF) para acesso a informações sobre aeronaves e tripulação de maneira mais rápida e segura, com o objetivo de facilitar fiscalizações.

■ 17/03/2011

Assinado com a Secretaria da Receita Federal acordo de cooperação para o compartilhamento de dados sobre a entrada e saída de aeronaves estrangeiras privadas que realizam voos não remunerados.

■ 18/03/2011

Diretor Carlos Eduardo Pellegrino é nomeado como diretor-presidente interino até 14/07/2011. No mesmo dia, a Medida Provisória nº 527 cria a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), à qual a ANAC passa a estar vinculada.

■ 19/03/2011

Término dos mandatos da diretora-presidente Solange Paiva Vieira e do Diretor de Aeronavegabilidade Cláudio Passos Simão.

■ 25/03/2011

Brasil e União Europeia definem linhas do acordo de "céus abertos" para a eliminação do limite de capacidade (quantidade de voos semanais) entre o país e os 27 estados-membros da comunidade econômica em três anos.

■ 30/03/2011

ANAC fecha acordos de "céus abertos" com Canadá e México, eliminando o limite à quantidade de voos semanais entre os dois países e amplia a frequência de voos com a Rússia.

■ 19/05/2011

Recondução e posse do diretor de Aeronavegabilidade Cláudio Passos Simão.

■ 01/06/2011

ANAC começa a implantar, de forma experimental, a nova categoria de aeronave intitulada Aeronaves Leves Esportivas para substituir a categoria dos ultraleves.

Publicado Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 120, que trata dos programas de prevenção do uso indevido de substâncias psicoativas por profissionais da aviação civil.

■ 28/06/2011

Aprovada a Resolução ANAC nº 192, que estabelece que empresas passam a poder apresentar estudos e projetos técnicos para subsidiar a modelagem da concessão para expansão, manutenção e exploração de aeroportos brasileiros que venham a ser concedidos à iniciativa privada.

■ 13/07/2011

Acidente com o voo Noar 4896 vitima 16 pessoas.

■ 14/07/2011

Posse do Diretor Marcelo Pacheco dos Guarany's como diretor-presidente.

■ 22/08/2011

Leilão de concessão para construção parcial, manutenção e exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA), localizado em São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte (RN). O evento contou com a presença da Presidente Dilma Rousseff.

Concessão

Aeroporto Internacional de
São Gonçalo do Amarante

■ 29/08/2011

ANAC publica a Resolução nº 196, que regulamenta o atendimento presencial das companhias nos aeroportos para recebimento e processamento de queixas e reclamações.

■ 30/09/2011

Entra em Audiência Pública a minuta dos editais de concessão dos aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP).



■ 27/10/2011

Publicada a Carta de Serviços ao Cidadão com informações sobre os principais serviços oferecidos pela Agência.

■ 28/11/2011

ANAC e Consórcio Inframérica assinam contrato de concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, primeiro aeroporto federal concedido à iniciativa privada.

Publicada a Resolução nº 207 para consolidação de procedimentos de inspeção de passageiros nos aeroportos e estabelecimento de lista de itens proibidos nas aeronaves.

■ 29/11/2011

Regulamentada a possibilidade de uso compartilhado das áreas de *check-in* (sistemas de processamento de passageiros e bagagens) nos aeroportos brasileiros, por meio da Resolução nº 208.

■ 15/12/2011

Publicado o edital com as regras para a concessão dos Aeroportos Internacionais de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP).

2012

■ 01/01/2012

Suspensa a emissão de Certificados de Capacidade Física/Certificados Médicos Aeronáuticos (CCF/CMA) em papel e início de uso de sistema digital para aumentar a segurança e a confiabilidade dos dados.

■ 10/01/2012

Resolução nº 213 altera o percentual do Adicional Tarifário (Ataero) incidente sobre as tarifas previstas na Lei nº 6009/73.

■ 30/01/2012

Serviços *online* são lançados como novas ferramentas para facilitar os processos de emissão de licenças, expedição de habilitações, controle de horas voadas pelos pilotos, revalidação de licenças de aeronaves, dentre outros.

■ 31/01/2012

Inaugurada unidade de atendimento presencial da ANAC no Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro (RJ).

Publicadas as resoluções nº 215 e nº 216 referentes à metodologia de cálculo do fator X (produtividade) e ao reajuste anual das tarifas aeroportuárias.



2012

■ 06/02/2012

Leilão de Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração dos Aeroportos Internacionais de Brasília (DF), Viracopos (SP) e Guarulhos (SP) é realizado na BM&FBOvespa.



■ 27/03/2012

ANAC recebe premiação na 16ª edição do Concurso Inovação na Gestão Pública Federal da ENAP pela iniciativa "Vitorias de Aeronaves – Centralização do Planejamento e Controle".

■ 18/04/2012

Redistribuição de 119 dos 227 *slots* (horários de partidas e chegadas) disponíveis no Aeroporto de Congonhas (SP).

■ 30/05/2012

Seminário "Aviação Civil e Eventos Esportivos de Grande Porte: Desafios e Soluções" para discutir o gerenciamento do tráfego aéreo adicional decorrente dos grandes eventos como a Jornada da Juventude 2013, a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

■ 04/06/2012

Entra em vigor a Resolução nº 218 e as empresas aéreas de transporte aéreo regular de passageiros passam a ter que divulgar os percentuais de atrasos e cancelamentos de cada voo doméstico e internacional no momento da venda dos bilhetes.

■ 13 a 22/06/2012

ANAC reforça fiscalização em 10 aeroportos durante a Conferência das Nações Unidas sobre desenvolvimento Sustentável (Rio+20).

■ 14/06/2012

ANAC assina contratos de concessão dos aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP).

■ 06/07/2012

A empresa aérea uruguaia Pluna encerra suas operações.

■ 04/09/2012

Reestruturação interna com o objetivo de fazer frente aos novos desafios do setor de aviação civil e aprimorar a gestão de pessoas da Agência. Criação da Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP) e instituição da Gerência Geral de Ação Fiscal (GGAF). O modelo de descentralização regional passou a contar com os Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC), coordenados pela GGAF, e com as Representações Regionais de SP, RJ e São José dos Campos.

■ 13/10/2012

Aeronave cargueira da *Centurion* bloqueia pista do Aeroporto de Viracopos (SP).

■ 31/10/2012

Aprovada primeira carteira de projetos prioritários e estruturantes da ANAC, com 11 iniciativas.

■ 01/11/2012

Entra em vigor a Resolução nº 253, que permite elevar em até mil vezes os valores das multas a serem aplicadas por infrações que causem grave dano à prestação do serviço ou aos usuários.

■ 07/11/2012

Fim das operações não-regulares da BRA Transportes Aéreos.

■ 08/11/2012

Publicada a Resolução nº 254, que aprova o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 108 e disciplina diversos aspectos relacionados à segurança contra atos de interferência ilícita.

Assinado termo de adesão do Brasil ao Acordo Multilateral Céus Abertos da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), na 20ª Assembleia Ordinária em Brasília.



■ 12/11/2012

Por meio da ANAC, o Brasil assume a presidência da CLAC para o biênio 2013-2014.

■ 13/11/2012

Aprovada a Resolução nº 255, que trata das regras de repasse de dados dos passageiros de voos internacionais pelas empresas aéreas nacionais e estrangeiras ao Departamento de Polícia Federal (DPF).

■ 20/11/2012

Aprovado o controle societário da Trip pela holding Azul S/A.

■ 21/11/2012

ANAC institui o Programa de Fortalecimento Institucional (PFI) para aprimorar continuamente seus processos organizacionais, assegurar a modernização da instituição e direcionar a implantação das diretrizes estratégicas da Agência.



■ 23/11/2012

ANAC monitora e fiscaliza o processo de encerramento das operações da empresa Webjet Linhas Aéreas Econômicas, anunciado por sua controladora, a GOL Linhas Aéreas.

■ 02/12/2012

Realizado o terceiro concurso público para a contratação de 170 servidores.

■ 13/12/2012

Início da Operação Fim de Ano nos aeroportos mais movimentados no período de alta temporada e também naqueles localizados nas cidades-sede da Copa das Confederações.

2013

■ 28/01/2013

ANAC e SAC-PR apresentam o Projeto de Fiscalização da Aviação Geral em 2013 e o balanço da Primeira Operação Voe Seguro, no Rio de Janeiro (RJ). A Operação Voe Seguro conta com a participação de outros órgãos públicos, como o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), o Departamento de Polícia Federal e a Secretaria da Receita Federal.

■ 04/02/2013

Transformação de postos de serviço e escritórios de aviação civil em



2013

19 Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC) nos aeroportos de Macapá (AP), Manaus (AM), Salvador (BA), Belém (PA), Fortaleza (CE), Brasília (DF), Vitória (ES), Cuiabá (MT), Campo Grande (MS), Confins (MG), Curitiba (PR), Galeão (RJ), Santos Dumont (RJ), Macaé (RJ), Porto Velho (RO),

Florianópolis (SC), Congonhas (SP), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP).

■ 05/03/2013

Número de passageiros transportados na aviação civil em 2012 supera a marca dos 100 milhões e chega a 101.354.228.

■ 19/03/2013

Resolução nº 268 estabelece novos procedimentos para os usuários do Sistema Decolagem Certa (DCERTA), ampliando o nível de segurança operacional da aviação geral.

■ 26/03/2013

O Sistema de Emissão e Controle de Autorização de Voo da ANAC (SIIVANAC) é premiado no 17º Concurso Inovação na Gestão Pública Federal da Escola Nacional de Administração Pública (ENAP).

■ 19/04/2013

Segunda Operação Voe Seguro, no Rio de Janeiro (RJ).

■ 07/05/2013

Terceira Operação Voe Seguro, em São Paulo (SP).

■ 21/05/2013

Participação na Operação Ágata 7 coordenada pelo Ministério da Defesa para inspeções em aeronaves e pistas de pouso nas fronteiras das regiões Sul, Norte e Centro-Oeste.

■ 29/05/2013

Emissão do primeiro Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) para um Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) fabricado no Brasil.

■ 31/05/2013

Audiência Pública para discussão da minuta do Edital de Leilão e do Contrato de Concessão dos Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro, e Tancredo Neves (Confins), em Minas Gerais.

■ 06/06/2013

Diretores vistoriam os aeroportos das cidades-sede da Copa das Confederações, além de Guarulhos (SP) e Viracopos (SP).

■ 13/06/2013

Início da Operação Especial da ANAC para a Copa das Confederações, com reforço na fiscalização em 10 aeroportos do País: Brasília (DF), Belo Horizonte (MG), Recife (PE), Salvador (BA), Fortaleza (CE) e dois no Rio de Janeiro (RJ), cidades-sede dos jogos, além de Congonhas (SP), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP), em São Paulo. A operação foi concluída em 02/07/2013.

■ 17 e 18/06/2013

Sessões presenciais da audiência pública sobre os processos de concessão dos Aeroportos Internacionais Tancredo Neves (Confins), em Belo Horizonte (MG), no dia 17/06, e Antônio Carlos Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro (RJ), no dia 18/06.

■ 27/06/2013

ANAC certifica novo modelo de aeronave agrícola a ser comercializada no Brasil, o *Trush 510G*.

■ 12/07/2013

O diretor-presidente Marcelo Pacheco dos Guaranys é reconduzido para exercer a Presidência da Agência pelos próximos três anos, até o término de seu mandato como diretor, em 19 de março de 2016.

■ 16/07/2013

Resolução nº 280 (norma de acessibilidade) traz novas regras sobre o acesso ao transporte aéreo de Passageiros com Necessidade de Assistência Especial (PNAE), em substituição à Resolução nº 9/2007.

■ 23 a 28/07/2013

ANAC reforça fiscalização nos aeroportos do Rio de Janeiro durante a Jornada Mundial da Juventude.

■ 19/08/2013

ANAC e Cenipa lançam edição especial de revistinha da Turma da Mônica sobre riscos do *laser* e de balões para a aviação.



■ 01/09/2013

Quarta Operação Voe Seguro, nos estados do Amazonas (AM) e do Pará (PA).

■ 01/10/2013

Brasil é reeleito para integrar o Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para o período 2013-2016, com a maior votação entre os países do Grupo I (160 votos de um total de 173 votos possíveis). Pela primeira vez o Brasil assume a Presidência da Comissão Econômica da Assembleia.

■ 04/10/2013

Diretoria Colegiada da ANAC aprova Edital de Leilão e Contrato de Concessão dos aeroportos internacionais Antônio Carlos Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro, e Tancredo Neves (Confins), em Minas Gerais.

■ 11/10/2013

O Brasil, por meio da ANAC e em conjunto com a SAC-PR, apresenta seu Plano de Ação para a redução das emissões de CO₂ no transporte aéreo, na 38ª Sessão da Assembleia da OACI, em Montreal, no Canadá.

■ 30/10/2013

Reestruturação das duas maiores superintendências da ANAC. A Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) tem remanejamentos internos e a Superintendência de Segurança Operacional (SSO) passa a ser Superintendência de Padrões Operacionais (SPO).

■ 31/10/2013

Publicada a primeira Agenda Regulatória. Resultado do primeiro projeto prioritário concluído, o documento contém os 28 temas prioritários para as atividades normativas da Agência em 2014.

■ 13/11/2013

ANAC transforma os postos de serviço de Porto Alegre (RS) e Recife (PE) em NURAC e institui seu 22º núcleo, em Natal (RN).

■ 22/11/2013

Leilão de Concessão dos aeroportos do Galeão (RJ) e de Confins (MG) na sede da BMF&BOVESPA, em São Paulo.

Concessão



■ 25/11/2013

ANAC vistoria o Aeroporto Internacional de Salvador (BA), cidade que sediou o sorteio de grupos da Copa do Mundo 2014.

■ 04/12/2013

Assinatura do Acordo de Cooperação Técnica sobre o transporte aéreo de órgãos para transplante, uma iniciativa do Ministério da Saúde com apoio da ANAC, SAC-PR, da Infraero, da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) e do Comando da Aeronáutica.

■ 06/12/2013

ANAC divulga os procedimentos para definição da malha aérea no período da Copa do Mundo (06/06/14 a 20/07/14).

■ 11/12/2013

ANAC é a vencedora da edição 2013 do Prêmio Comandante Rolim Amaro, promovido pela Associação Latino-Americana de Transporte Aéreo (ALTA). A premiação elege a organização de maior destaque no transporte aéreo da América Latina e Caribe.

■ 12/12/2013

ANAC inicia Operação Fim de Ano nos 12 principais aeroportos do País.

■ 31/12/2013

Rubens Vieira deixa o cargo de Diretor de Infraestrutura Aeroportuária.

2014

■ 15/01/2014

ANAC anuncia regras para cumprimento de *slots* durante a Copa do Mundo.

■ 16/01/2014

Mais de 160 mil horários de partidas e chegadas (*slots*) para voos regulares para o período da Copa do Mundo FIFA de 2014 são autorizadas pela ANAC.

■ 19/02/2014

ANAC inicia a primeira etapa do Recadastramento Quinquenal de aeronaves, como previsto na Resolução nº 293/2013.

■ 07/03/2014

Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 119 é alterado e permite que técnicos de nível superior (tecnólogos) possam responder perante à ANAC como Diretores de Manutenção.

■ 24/03/2014

Instituída a política de gerenciamento de crises da Agência.

■ 31/03/2014

Quinta Operação Voe Seguro, nos estados do Mato Grosso (MT) e do Mato Grosso do Sul (MS).

■ 01/04/2014

ANAC assina o contrato de concessão do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim – Galeão (RJ).

2014

■ 07/04/2014

ANAC assina o contrato de concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (MG).

■ 16/04/2014

Inauguração do Píer Sul do Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, em Brasília, com a presença da Presidente Dilma Rousseff.

■ 11/05/2014

Inauguração do novo Terminal de Passageiros, o TPS 3, do GRU Airport – Aeroporto Internacional de São Paulo, conforme contrato de concessão.

12/05/2014

Divulgada a Operação Copa para intensificar a fiscalização em 42 aeroportos no período de 5 de junho a 25 de julho. A maior ação especial organizada pela ANAC contou com a participação de cerca de 1.000 servidores. No mesmo dia, foram divulgadas penalidades previstas para o mau uso dos *slots* e de aeronaves particulares durante o mundial (Resolução nº 316).



31/05/2014

ANAC autoriza a abertura do ASGA, Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (RN), sete meses antes do previsto, mas sem receber tarifa de embarque. O ASGA foi o primeiro aeroporto federal concedido à iniciativa privada.

03/06/2014

Publicada a Decisão de Diretoria nº 52, que complementa o conjunto de regras voltadas ao cumprimento do planejamento operacional de utilização de aeroportos durante a Copa do Mundo FIFA 2014.

23/07/2014

ANAC autua a concessionária Aeroportos Brasil - Viracopos S/A, operadora do Aeroporto de Viracopos em Campinas (SP), por deixar de cumprir o prazo de entrega (11/05/2014) das ampliações previstas no 1º ciclo de investimentos (Fase I-B) do contrato de concessão.

25/07/2014

Encerramento da Operação Copa do Mundo 2014 da ANAC. Durante o período, foram contabilizadas 236 mil movimentações aéreas (uma média de cinco pousos ou decolagens por minuto).

07/08/2014

Fim do mandato do Diretor de Padrões Operacionais Carlos Eduardo Pellegrino.

12/08/2014

ANAC entrega certificado da aeronave EMB-550 (*Legacy 500*) da Embraer, novo modelo de avião executivo da empresa.

27/08/2014

Em Brasília, a ANAC recebe homenagem no Prêmio Boa Viagem pelos serviços prestados no período da Copa do Mundo FIFA 2014.

11/09/2014

Publicada a Resolução nº 342, que padroniza a apresentação dos documentos e das demonstrações contábeis pelas empresas brasileiras de serviços aéreos públicos à ANAC.

26/09/2014

ANAC anuncia, por meio da Resolução nº 336, a redistribuição de *slots* (horários de partidas e chegadas) para a aviação regular do Aeroporto de Congonhas (SP), de acordo com as diretrizes da Resolução nº 3/2014 do Conselho de Aviação Civil (Conac).

15/10/2014

ANAC lança o primeiro Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil.

30/10/2014

Publicada a Instrução Suplementar (IS) nº 91.21-001, que facilita o processo de autorização para a liberação de equipamentos eletrônicos a bordo (tais como telefones móveis, *tablets* e câmeras fotográficas), em todas as fases do voo.

30/10/2014

Publicado o programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte (iBR2020), um dos temas da primeira Agenda Regulatória.

21/11/2014

ANAC encerra seu mandato (2013/2014) na presidência da Comissão Latino-americana de Aviação Civil (CLAC) durante a XXI Assembleia da Comissão ocorrida na Guatemala.

25/11/2014

ANAC e IBAMA concluem Operação Pôr-do-Sol, com apreensão de aeronaves irregulares e carga proibida em Novo Progresso (PA). A operação teve apoio da Polícia Militar do Estado do Pará e da Força Nacional.

28/11/2014

Aeroporto do Galeão (RJ) é autorizado a receber aeronaves A380 e B747-8, as maiores aeronaves de passageiros em operação no mundo.

02/12/2014

Quatro novos projetos prioritários são incluídos na carteira da ANAC.

09/12/2014

Início da Operação Fim de Ano, de 10/12/2014 a 11/01/2015 nos 12 principais aeroportos do País.

19/12/2014

Concluído o projeto prioritário Gestão da Fiscalização, com edição da Instrução Normativa nº 81 que estabelece um novo modelo de fiscalização baseado em elementos de fiscalização e em inteligência.

2015

06/01/2015

ANAC e SAC-PR celebram Acordo para repasse de R\$1,4 milhão para oferta de 65 bolsas de estudos para a formação prática de novos pilotos de avião.

09/01/2015

Publicação do Plano Estratégico da ANAC 2015-2019.

10/02/2015

Primeira Reunião Pública de Diretoria realizada no novo Plenário da Agência em Brasília. O local foi preparado para receber o público interessado em acompanhar as reuniões.



2015

11/02/2015

Começa a Operação Carnaval, com reforço na fiscalização e nos serviços de informações aos passageiros até o dia 20/02.

04/03/2015

ANAC participa da Operação Amazônia Azul 2015, da Marinha do Brasil, para fiscalizar aeronaves e contribuir para a segurança de voo.

19/03/2015

Fim do mandato do diretor Ricardo Bezerra.

20/03/2015

ANAC autoriza o início do recolhimento da tarifa de embarque pelo operador do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA), no Rio Grande do Norte.

31/03/2015

Emissão de recomendação aos operadores de empresas de transporte aéreo de passageiros (RBAC nº121) a implementar procedimentos que assegurem a permanência de pelo menos duas pessoas autorizadas na cabine de comando durante os voos.

02/04/2015

ANAC anuncia que aeroportos não concedidos à iniciativa privada serão avaliados segundo indicadores de nível de serviço, tal como aqueles operados pelas concessionárias.

■ **14/04/2015**

ANAC divulga versão em Língua Portuguesa de relatórios *Approach and Landing Accident Reduction (ALAR)*, da *Flight Safety Foundation (FSF)*.

■ **17/04/2015**

Nova edição do Programa de Segurança Operacional Específico (PSOE). Resultado de projeto prioritário de 2013, e que substitui a versão original lançada em 2009.

■ **06/05/2015**

Sexta Operação Voe Seguro, no Paraná (PR).

■ **24/06/2015**

ANAC recebe autorização do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) para realizar concurso público para o preenchimento de 150 vagas.

■ **02/07/2015**

Portaria nº 1592/SIA concede certificação para operações de pousos por ILS (*Instrument Landing System*) Categoria IIIA ao Aeroporto de Guarulhos (SP).

■ **07/07/2015**

Nova estrutura organizacional entra em vigor com o objetivo de adequar a Agência à execução de atividades relacionadas à gestão da exploração de infraestrutura aeroportuária.

■ **23 e 24/07/2015**

Participação na 9ª edição da Operação Ágata, coordenada pelo Ministério da Defesa, em Vilhena (RO), Guajará-Mirim (RO), Teruel (MS), Pontes e Lacerda (MS), Ponta Porã (MS), Cuiabá (MT) e Foz do Iguaçu (PR).

■ **24/07/2015**

Resolução nº 362, de 16/07, aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 107, que regulamenta a Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) para operadores de aeródromos.

■ **24/07/2015**

Publicado o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 110, que moderniza o padrão de treinamento de instrução em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC).

■ **24/07/2015**

OACI conclui auditoria na área de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) e atesta cumprimento de 97% dos protocolos.

■ **29/07/2015**

ANAC participa da 2ª Operação Aeroporto Seguro, da Infraero, no Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre (RS).

■ **03/08/2015**

Número do Fale com a ANAC (central telefônica de atendimento gratuito) passa a ser o tridígito 163.

■ **11/08/2015**

Relatório de Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA 2014 demonstra que a tarifa média para voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede do evento foi de R\$ 320,49 (inferior às tarifas médias praticadas em 2014 e em 2013).

32ª Edição do Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas, referente ao 4º trimestre de 2014 e ao acumulado do ano, demonstrou queda de 8,09% em relação ao 4º trimestre de 2013 e de 5% em 2014 em relação a 2013.

Certificação de Tipo da aeronave EMB-545 (*Legacy 450*) da Embraer, modelo de avião executivo da empresa derivado do *Legacy 450*.

■ **14/08/2015**

A GOL Linhas Aéreas foi autuada e multada pelo embarque inadequado de uma passageira com deficiência no voo 1076 da companhia, em dezembro de 2014, no Aeroporto de Foz do Iguaçu (PR).

Designação da Diretoria Colegiada passa a ser por numeração e não mais por nome/tema. Portaria nº 2.185/2015.

■ **21/08/2015**

Certificação de Tipo de aeronave importada para o modelo A350-900, o mais novo avião comercial da *Airbus*.

■ **01/09/2015**

Posse dos diretores José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz e Ricardo Fenelon Junior.

■ **02/09/2015**

Certificações de Tipo das aeronaves *G650* da *Gulfstream* e *Q400* da *Bombardier*.

■ **03/09/2015**

Entra em consulta pública a proposta de regulamento da ANAC para utilização de Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT) não autônomos, também conhecidos como Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPA) e aeromodelos.

■ **21/09/2015**

Portaria nº 2.352 estabelece os procedimentos para indicação e seleção dos integrantes do Conselho Consultivo da Agência.

■ **28/09/2015**

Audiência Pública para discutir proposta de resolução que disciplina a padronização das regras para aferição, fiscalização e apresentação dos resultados dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) pelas concessionárias de aeroportos.

■ **29/09/2015**

Primeira gravação de Reuniões Públicas de Diretorias.

■ **01/10/2015**

Centro de Treinamento *Trainair Plus* da ANAC é elevado à categoria de membro-pleno do Programa *Trainair Plus*, da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

■ **05/10/2015**

Publicação do Guia da Empresa Aérea com o objetivo aproximar a Agência de seus regulados e tratar de assuntos de interesse de operadores de táxi-aéreo e linha aérea.

■ **21 a 23/10/2015**

Certificação de Tipo de Aeronave Importada para três modelos certificados pela Agência de Aviação dos Estados Unidos (*Federal Aviation Administration – FAA*) e pela Agência Europeia de Segurança para a Aviação (*European Aviation Safety Agency – EASA*): WACO modelo 2T-1A-2, Cabri G2 e PZL M28 05.

■ **22/10/2015**

Audiência Pública nº 17 sobre a proposta de alteração do RBHA 91 (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) para o RBAC 91 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil).

■ **28/10/2015**

Portaria nº 2.857, que altera o Certificado Operacional concedido ao operador do Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos/SP), e permite a operação da aeronave modelo *Airbus A380*.

■ 29/10/2015

As gravações das Reuniões Deliberativas da Diretoria Colegiada da ANAC passam a ser disponibilizadas no canal da ANAC, no Youtube, com intuito de aumentar a transparência do processo decisório da Agência.

■ 06/11/2015

A ANAC instaura Audiência Pública que trata sobre a proposta de modificação à certificação do projeto de tipo do avião Embraer EMB-545, com a inclusão de um braço estrutural entre as poltronas da aeronave.

■ 11 e 12/11/2015

1ª Conferência Internacional de Aviação Pública (CINAP) é promovida pela ANAC, com objetivo de apresentar as melhores práticas para a execução de operações aéreas de Aviação de Estado, os modelos reconhecidos de treinamentos realizados pelos órgãos públicos e a regulação à qual a atividade está submetida, além das técnicas de operação voltadas para a manutenção da segurança operacional.

■ 18/11/2015

Auditoria da OACI informa, em caráter preliminar, que a ANAC alcançou 96,49% de conformidade no *Universal Safety Oversight Audit Programme - Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA)* nas áreas de segurança operacional (licenças de pessoal, operações, aeroportos e aeronavegabilidade). Com esse resultado, o país fica em quarto lugar no *ranking* de segurança operacional da aviação em todo o mundo.

■ 19/11/2015

Aberta audiência pública para discutir minuta de resolução que proíbe o transporte de baterias de íon lítio como carga em aeronaves de passageiros.

■ 20/11/2015

Em parceria com a Secretaria de Direitos Humanos, a ANAC divulga o novo Guia de direitos e deveres voltado para o atendimento de passageiros que necessitam de assistência especial, com base na Resolução nº 280/2013.

A ANAC certifica a aeronave EMB-203 (Novo Ipanema) da Embraer, modelo de avião para operação agrícola derivado da família EMB-202A (Ipanema).



■ 01/12/2015

A Diretoria Colegiada da ANAC manteve multa aplicada à concessionária do aeroporto de Brasília, Inframérica, no valor de R\$ 10 milhões pelo atraso na entrega do Plano de Qualidade de Serviço (PQS) de 2013 e ratificou a aplicação de duas advertências à concessionária do Aeroporto de Guarulhos, a *GRU Airport*.

■ 07/12/2015

Publicado Edital do Concurso Público com 150 vagas para Brasília.

■ 08/12/2015

Resolução nº 370 revogou normativos que restringiam o raio de cobertura de operações regulares de partida ou chegada no Aeroporto de Congonhas (SP) em até 1.500 km.

■ 10/12/2015

Tem início a Operação Fim de Ano para intensificar a fiscalização nos 15 principais aeroportos do país até 09/01/2016.

■ 11/12/2015

A ANAC emite o Certificado de Tipo para a aeronave MBB-BK117 D-2 (EC145 T2).

■ 16/12/2015

Empresa aérea *Flyways* recebe termo de outorga de concessão para a exploração de transporte aéreo público de passageiros.

■ 24/12/2015

ANAC divulga redução de 18,3% no valor da tarifa média do primeiro semestre de 2015 em comparação com o mesmo período em 2014

■ 31/12/2015

Em 2015 não foi registrado nenhum acidente no transporte regular de passageiros da aviação comercial brasileira. Na aviação geral o índice foi o menor em 5 anos.

Sete Linhas Aéreas suspende suas operações.

2016

■ 07/01/2016

Publicada a segunda edição do Guia da Empresa Aérea destinado às empresas regidas Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) nº 135 (Táxi-aéreo) e nº 121 (Linha Aérea).

2016

■ 13/01/2016

TAM e Infraero são autuadas pelo desembarque inadequado de passageira com deficiência no voo TAM 3644, que ocorreu em dezembro de 2015, no aeroporto de Maceió (AL).

■ 26/01/2016

Revisão da Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2015-2016.

■ 01/02/2016

ANAC realiza auditoria de certificação para autorizar a volta da utilização de helicópteros na pulverização das lavouras brasileiras, modalidade desativada há mais de 30 anos.

■ 03/02/2016

Início da Operação Carnaval (até 15/02) com reforço da fiscalização nos aeroportos mais movimentados no período (Santos Dumont e Galeão/RJ, Viracopos, Guarulhos e Congonhas/SP, Brasília/DF, Salvador/BA e Recife (PE).

■ 04/02/2016

ANAC assina Acordo de Cooperação Técnica com o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão para utilização do Sistema Eletrônico de Informações (SEI).

■ 11/02 a 13/02/2016*

Operação Folião realizada pela GGAF em nove aeroportos simultaneamente, com foco nas operações de aviação geral (Brasília/DF, Salvador/BA, Campo de Marte, Jundiá e Sorocaba/SP, Curitiba/PR e Campo Grande/MS).

■ 19/03/2016

Fim dos mandatos do diretor-presidente Marcelo Guarany e do diretor Cláudio Passos Simão.

■ 20/03/2016

ANAC completa 10 anos.



*Fechamento da edição desta publicação.

GALERIA DE DIRETORES

DIRETORES-PRESIDENTES

MARCELO PACHECO DOS GUARANYS

DIRETOR-PRESIDENTE

14/07/2011 A 19/03/2016

DIRETOR DE REGULAÇÃO ECONÔMICA

30/10/2007 A 19/03/2010

Analista de Finanças e Controle da Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda desde 2001, foi nomeado diretor-presidente da ANAC em 11/07/2011 com mandato até 11 julho de 2013. Em 11 de julho de 2013 foi reconduzido como diretor-presidente para mandato que termina em 19/03/2016. Em mandato anterior, de 30/10/2007 a 19/03/2010, foi Diretor de Regulação Econômica da ANAC. Mestre em Direito Público pela Universidade de Brasília - UnB (2010) e especialista em Direito Econômico e das Empresas pela Fundação Getúlio Vargas-FGV (2003). É graduado em Direito pelo Centro Universitário de Brasília-Uniceub (2001) e em Ciências Econômicas pela Universidade de Brasília-UnB (1999). Atuou como coordenador-geral (2003/2005) da Coordenação-Geral de Serviços Públicos e Infraestrutura da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda e como coordenador-geral de Transportes e Logística da mesma Secretaria. Atuou como Assessor do Gabinete do Secretário de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (05/2010 a 01/2011) e como Assessor Especial do Secretário Executivo para Assuntos de Infraestrutura da Casa Civil da Presidência da República (2011). Professor de Regulação de Transporte Aéreo da pós-graduação em Direito da Regulação do Instituto Brasileiro de Direito Público-IDP (2011).

Fonte: [www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br/www2.anac.gov.br/curriculos/curriculoDiretorPresidente.asp)
www2.anac.gov.br/curriculos/curriculoDiretorPresidente.asp
Consulta em 26/01/2016

CARLOS EDUARDO PELLEGRINO*

DIRETOR-PRESIDENTE INTERINO

18/03/2011 A 13/07/2011

SOLANGE PAIVA VIEIRA

DIRETORA-PRESIDENTE

20/12/2007 A 23/02/2011

Graduada em Economia pela Universidade Federal de Juiz de Fora e Mestre em Economia e pós-graduada em Ciências Con-

tábeis pela Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro. Atuou como Secretária de Aviação Civil do Ministério da Defesa. Também foi assessora especial do Ministério da Defesa de 8/2007 a 9/2007. De fevereiro de 2005 a março de 2006, foi assessora econômica da Presidência do Supremo Tribunal Federal (STF). Trabalhou como Secretária Geral de Administração e Diretora de Projetos da Advocacia Geral da União em 2001 e 2002.

Anteriormente, foi Secretária de Previdência Complementar do Ministério da Previdência e Assistência Social e Assessora Especial do ministro Waldeck Ornelas de abril a novembro de 2000. Servidora do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) desde 1993. Como técnica atuou nas áreas de crédito, planejamento e financeira. Foi gerente da área de crédito (cargo que ocupava quando foi convidada para a ANAC), gerente das áreas financeira e internacional e, também, assessora da presidência. Foi professora de Economia na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) e na Universidade Candido Mendes, ambas no Rio de Janeiro.

Fonte: Mensagem nº 250 de 2007 do Senado Federal
www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=38455&tp=1
Consulta em 26/01/2016

MILTON ZUANAZZI

DIRETOR-PRESIDENTE

20/03/2006 A 06/11/2007

Foi nomeado para o cargo no período de 20/03/2006 a 19/03/2011. Engenheiro mecânico com pós-graduação em Sociologia – Análise Política. Foi Secretário Nacional de Políticas de Turismo no Ministério do Turismo e Secretário de Estado de Turismo, Esporte e Lazer do Rio Grande do Sul. Presidiu a Companhia Riograndense de Telecomunicações. Professor no Centro Universitário de Brasília (Uniceub), na Universidade de Caxias do Sul (UCS) e no Centro Universitário Franciscano (Unifra). No Congresso, foi suplente na bancada federal. Também foi vereador em Porto Alegre e Assessor Constituinte Estadual. Foi ministro interino do Turismo e coordenou a elaboração e execução do Plano Nacional de Turismo. Ainda como secretário-executivo do Conselho Nacional de Turismo, representou o Brasil na Reunião Especializada de Turismo do Mercosul e no comitê de finanças da Organização Mundial do Turismo.

Fonte: Mensagem nº 282 de 2005 do Senado Federal
www.senado.leg.br/atividade/rotinas/materia/getPDF.asp?t=40644&tp=1CONSULTA
Consulta em 26/01/2016

DIRETORES

CLÁUDIO PASSOS SIMÃO

09/10/2008 A 19/03/2011

19/05/2011 A 19/03/2016

Diretor de Aeronavegabilidade da ANAC reconduzido em 18/05/2011 ao segundo mandato, até 19/03/2016. O primeiro mandato transcorreu de 08/10/2008 a 18/03/2011. Foi Superintendente de Aeronavegabilidade (2008) da ANAC e Gerente-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos da Agência (2006). É Oficial Engenheiro da Força Aérea Brasileira pelo Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica (CPORAER) de São José dos Campos-SP (1981) e graduado em Engenharia Aeronáutica pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) (1983). Especializou-se em Ensaios em Voo pelo Instituto de Aeronáutica e Espaço (IAE) do antigo Centro Técnico Aeroespacial (CTA), hoje Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA). Foi Engenheiro da Seção de Assessoria Técnica da Divisão de Aeronaves e Manutenção e Chefe da Seção de Regulamentação da Divisão de Aeronavegabilidade do Subdepartamento Técnico do antigo Departamento de Aviação Civil (DAC), bem como instrutor do Instituto de Aviação Civil (1984/1990). Foi membro brasileiro oficialmente designado no Painel de Aeronavegabilidade Continuada (*Continuing Airworthiness Panel – CAP*) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) (1987/1990). Foi engenheiro da Subdivisão de Desempenho, Engenheiro de Prova, Chefe da Assessoria de Regulamentação e Aeronavegabilidade, Chefe da Assessoria de Homologação Suplementar de Tipo e Chefe da Divisão de Homologação Aeronáutica do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial – IFI (1991/2005). É membro brasileiro oficialmente designado no Painel de Aeronavegabilidade (*Airworthiness Panel – AIRP*) da OACI desde 2002.

Fonte: [www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br/www2.anac.gov.br/curriculos/curriculoDiretorAeronavegabilidade.asp)
www2.anac.gov.br/curriculos/curriculoDiretorAeronavegabilidade.asp
Consulta em 26/01/2016

JOSÉ RICARDO BOTELHO

01/09/2015 A 19/03/2020

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, possui graduação pela *FBI National Academy* (tendo obtido *Certificate of Achievement in Criminal Justice Education*, da *University of Virginia*) e Cursos pelo *National Executive Institute NEI/FBI*, com ciclos na Escola de Governo *John F. Kennedy*, na Universidade de *Harvard*. Atuou como Assessor do Ministro do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, tendo recebido menção honrosa ao deixar o posto. Logo depois foi Chefe de Gabinete e Coordenador-Geral de Polícia Criminal Internacional onde coordenou as atividades da *International Criminal Police Organization (Interpol)* no Brasil, além dos acordos internacionais e de cooperação jurídica da Polícia Federal. Também coordenou as adidâncias da Polícia Federal pelo mundo. Atuou como Secretário Nacional de Segurança para Grandes Eventos (Ministério da Justiça), de 2011 a 2012, com a responsabilidade de elaborar o plano de segurança e orçamento do Brasil para grandes eventos como a Copa do Mundo 2014 e Olimpíadas 2016. 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)*. Participou dos trabalhos para a entrada do Brasil no *Public Key Directory (PKD)* da OACI e na sistematização do API (*Advanced Passenger Information*) no país, além de ter trabalhado em regras contra atos de interferência ilícita (AVSEC), todos em prol da aviação civil.

Fonte: www.anac.gov.br
www2.anac.gov.br/curriculos/curriculoDiretorJoseRicardo.asp
Consulta em 26/01/2016

RICARDO FENELON JUNIOR

01/09/2015 A 07/08/2019

Advogado e Mestre (*Master of Laws – LL.M.*) em Direito Internacional e Econômico pela Universidade de Georgetown em Washington nos Estados Unidos (2015), com foco em Direito Aeronáutico, Arbitragem e Direito Econômico. É graduado em Direito pelo Centro Universitário de Brasília – Uniceub (2011) e pós-graduando em Direito Processual Civil, no Instituto Brasiliense de Direito Público (IDP), e em Direito Empresarial, na Fundação Getúlio Vargas (FGV). Desde o início de sua trajetória profissional, atua com Direito Administrativo, Aeronáutico e Regulatório, em especial no que tange à aviação. Atuou como advogado em escritórios internacionalmente reconhecidos como Tozzini Freire e Wald. Foi nomeado em 24/08/2015 para exercer o cargo de Diretor da ANAC, com mandato até 07/08/2019.

Fonte: www.anac.gov.br
www2.anac.gov.br/curriculos/curriculoDiretorRicardoFenelon.asp
Consulta em 26/01/2016

RICARDO SÉRGIO MAIA BEZERRA

29/07/2010 A 19/03/2015

Diretor de Regulação Econômica da ANAC nomeado em 28 de julho de 2010 para exercer mandato até 19/03/2015. 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). Atuou como consultor jurídico da Fundação Getúlio Vargas-FGV (2009/2010) e foi assessor da Procuradoria Jurídica e da Superintendência de Segurança Aeroportuária da Infraero (2003/2009). Na Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB), foi assessor das diretorias de Administração Financeira, de Desenvolvimento Empresarial e de Gestão de Estoques (1997/2003). Foi Diretor Administrativo e Financeiro da BBC Informática (1994/1997) e diretor Administrativo e Financeiro da Emplan Engenharia e Construções (1990/1994). Atuou como Assistente técnico da Gerência de Informática da Companhia Urbanizadora da Capital (NOVACAP) (1994/1995) e foi responsável pelo escritório da Sondotécnica (1992) em Brasília.

Fonte: www.anac.gov.br
Consulta em 19/03/2015

CARLOS EDUARDO MAGALHÃES

DA SILVEIRA PELLEGRINO

29/07/2010 A 07/08/2014

Oficial-Aviador pela Academia da Força Aérea-AFA (1983), graduado em Análise de Sistemas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro-PUC/RJ (1989) e em Engenharia Eletrônica pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica-ITA (1994), realizou o curso de Comando e Estado-Maior na Universidade da Força Aérea-UNIFA (2001) e mestrado em Ciências Aeroespaciais pela Universidade da Força Aérea-UNIFA (2005). Diretor de Operações de Aeronaves da ANAC nomeado em 28/07/2010 com mandato até 07/08/2014, foi Superintendente de Segurança Operacional da ANAC de 2008 a 2010 e diretor-presidente interino da Agência de 18 março a 13 julho de 2011. Atuou como piloto de caça e Chefe de Seção de Planejamento e Controle do 1º Grupo de Aviação de Caça do Rio de Janeiro (1987/1990). Aluno de graduação e auxiliar de pesquisa nos testes de *Automatic Dependent System* (ADS) via satélite INMARSAT no Brasil do ITA (1990/1994). Chefe de seção da Diretoria de Eletrônica e Proteção de Voo-DEPV (1995/1997). Gerente de Absorção de Tecnologia do projeto SIVAM-CCSIVAM em Dallas-EUA (1997/2001). Chefe de divisão do Serviço Regional de Proteção ao voo de Manaus-SRPVMN (2001/2004). Chefe da divisão do Instituto de Cartografia Aeronáutica-ICA (2005/2006). Membro da Comissão de Acidentes Aeronáuticos do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos-Cenipa (2006/2008). Diretor de Transportes Especiais Aéreos e Malotes (2007/2008). Professor de Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) no curso de Ciências Aeronáuticas da Universidade Estácio de Sá (2007/2008).

Fonte: www.anac.gov.br
Consulta em 07/08/2014

RUBENS CARLOS VIEIRA

29/07/2010 A 31/12/2013

Nomeado como Diretor de Infraestrutura Aeroportuária com mandato de 29/07/2010 a 19/03/2015. Foi Corregedor-Geral da ANAC de 01/08/2006 a 02/08/2010. É Procurador da Fazenda Nacional e Professor de Direito Administrativo da Universidade Federal de Rondônia (UNIR) e da Faculdade de Ciências Humanas de Cruzeiro – FACIC (SP). Mestre em Direito Administrativo pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP).

Fonte: www.anac.gov.br
Consulta em 31/12/2013

ALEXANDRE GOMES DE BARROS

12/11/2007 A 19/03/2010

Foi Diretor de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC de 12/11/2007 a 28/7/2010, sendo nomeado para mandato de 12/11/2007 a 19/03/2010. Graduado em Engenharia Civil pela Universidade Estadual de Campinas. Possui mestrado em Pesquisa Operacional e Transportes pelo Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e doutorado em Engenharia de Transportes pela Universidade de Calgary, no Canadá. Sua experiência em Engenharia de Transportes tem ênfase em aeroportos e transporte aéreo (em especial planejamento e projeto de aeroportos e de sistemas de transporte aéreo). Atuou em projetos aeroportuários internacionais, incluindo Toronto/Pearson, Montreal/Trudeau, Atlanta, Nova York/JFK, Seattle/Tacoma, Boston/Logan, Leeds (Grã-Bretanha), Hong Kong e Seul/Incheon (Coreia do Sul).

Fonte: Parecer nº 751, mensagem nº 172, de 2007
www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=40915&tp=1
Consulta em: 26/01/2016

RONALDO SERÔA DA MOTTA

20/12/2007 A 07/08/2009

Mestre e graduado em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), é doutor em Economia pela *University of London*. De 1987 a 2007 foi coordenador de Estudos e Mercados de Regulação do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Paralelamente, foi professor no Mestrado de Economia Ambiental na Universidade Santa Úrsula, no Rio de Janeiro, e professor no Mestrado de Planejamento Energético e Ambiental na UFRJ. De agosto de 1996 a maio de 1997 atuou como diretor de Planos e Programas Ambientais do Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e Amazônia Legal. Tem diversas publicações em revistas acadêmicas e científicas.

Fonte: Mensagem 251 de 2007 do Senado Federal
www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=38457&tp=1
Consulta em 26/01/2016

ALLEMANDER JESUS PEREIRA FILHO

29/10/2007 A 14/05/2008

Nomeado como Diretor de Aeronavegabilidade com mandato de 29/10/2007 a 19/03/2011. Major Brigadeiro do Ar formado em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Concluiu, em 1975, o curso de formação de oficiais engenheiros da Aeronáutica. Tem os títulos de Mestre

e Doutor em Engenharia de Transportes pela *Carleton University*, em Ottawa, Canadá. Exerceu as funções de diretor-presidente da Consultoria de Aviação Civil LTDA., de coordenador de projetos da Fundação de Serviços de Defesa e Tecnologia de Processos e foi professor do Instituto do Ar, da Universidade Estácio de Sá. Em uma carreira de 25 anos no Departamento de Aviação Civil (DAC), ocupou os mais diversos cargos técnicos e de direção, chegando a diretor do Instituto de Aviação Civil (IAC), assessor especial do diretor-geral do DAC e chefe do Subdepartamento de Infraestrutura. Nesse período, participou de diversos estudos sobre demanda por transporte aéreo.

Fonte: Parecer nº 814 de 2007 do Senado Federal
www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=39262
Consulta em 26/01/2016

JOSEF BARAT

08/08/2006 A 28/09/2007

Foi nomeado para o cargo de Diretor com mandato de 08/08/2006 a 07/08/2009. Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), em 1963, com pós-graduação em Planejamento Econômico pela Universidade de Paris, Sorbonne, em 1965, e doutoramento e livre docência em Economia, Administração e Legislação Urbanística também pela UFRJ, em 1975. Foi Chefe do Departamento de Informações Econômicas e Avaliação de Projetos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) do Estado de São Paulo e, por duas vezes, Secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro. Foi docente, no Brasil, do Instituto Rio Branco do Ministério das Relações Exteriores; da Faculdade de Ciências Políticas e Econômicas do Conjunto Universitário Cândido Mendes; da Escola de Sociologia e Política da Pontifícia Universidade Católica (PUC) do Rio de Janeiro; da Escola Brasileira de Administração Pública da Fundação Getúlio Vargas; do Instituto Militar de Engenharia (IME) e da Escola de Governo da Fundação do Desenvolvimento Administrativo de São Paulo. Coordenou, ademais, os Programas de Pós-Graduação em Engenharia (COPPE) da Universidade Federal do Rio de Janeiro. No exterior, foi professor visitante e conferencista em instituições de ensino das cidades de Paris e Lyon, na França.

Fonte: Diário do Senado Federal – 12 de Julho de 2006 - 23556
http://legis.senado.leg.br/diarios/BuscaPaginasDiario?codDiario=1555&seqPaginaInicial=204&seqPaginaFinal=204
Consulta em 26/01/2016

LEUR ANTONIO DE BRITTO LOMANTO

20/03/2006 A 13/09/2007

Foi nomeado para o cargo de diretor com mandato de 20/03/2006 a 19/03/2010. Graduado em Direito pela Universidade de Brasília (UnB). Foi oficial de Gabinete do Ministério da Educação e Cultura e Diretor da Empresa Atlântica Boavista. Atuou como deputado federal pela Bahia por sete mandatos. Foi relator-titular do Projeto de Lei nº 3.846/2000 que propunha a criação da ANAC. Também foi relator do Código Aduaneiro do Mercosul e do Projeto de Lei nº 5.484/2001, sobre mecanismo de financiamento para o Programa de Ciência e Tecnologia para o Agronegócio, para o Programa de Fomento à Pesquisa em Saúde, para o Programa Biotecnologia e Recursos Genéticos (GENOMA), para o Programa de Ciência e Tecnologia para o Setor Aeronáutico e para o Programa de Inovação para a Competitividade. Presidiu o Grupo Brasileiro da União Parlamentar e atuou como assessor parlamentar da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

Fonte: Mensagem nº 280 de 2005 do Senado Federal
www.senado.leg.br/atividade/rotinas/materia/getPDF.asp?t=40863&tp=1
Consulta em 26/01/2016

JORGE LUIZ BRITO VELOZO

20/03/2006 A 30/08/2007

Foi nomeado para o cargo de Diretor com mandato de 20/03/2006 a 19/03/2011. Coronel Aviador, é militar da Aeronáutica desde 1978. Foi membro da OACI em diversos comitês como Interferência Ilícita, Cooperação Técnica e Transporte Aéreo. No Departamento de Aviação Civil (DAC), atuou como chefe do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), chefe da Divisão de Qualificação Profissional e chefe do Subdepartamento Técnico. No Instituto de Aviação Civil, teve participação ativa no projeto de implantação da Escola Nacional de Aviação Civil. Também atuou como INSPAC na área de operação em 1986.

Fonte: Mensagem 281 de 2005 do Senado Federal
www.senado.leg.br/atividade/rotinas/materia/getPDF.asp?t=40850&tp=1
Consulta em 26/01/2016

DENISE MARIA AYRES DE ABREU

20/03/2006 A 27/08/2007

Foi nomeada para o cargo de Diretora com mandato de 20/03/2006 a 19/03/2010. Graduada pela Faculdade de Direito da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Em 1987, ingressou nos quadros da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo, onde atuou nas secretarias de Administração Penitenciária, Educação, Ciência e Tecnologia e Planejamento, bem como na Junta Comercial do Estado. Foi Assessora Jurídica do Governo de São Paulo e Chefe de Gabinete das Secretarias de Saúde e de Assistência e Desenvolvimento Social e da Fundação Estadual do Bem Estar do Menor (FEBEM). Na esfera federal, foi assessora e Subchefe Adjunta da Subchefia para Assuntos Jurídicos da Casa Civil da Presidência da República, entre 2003 e 2005, tendo atuado na elaboração de projetos de lei, medidas provisórias e decretos, assim como na formulação de políticas para as agências e para o setor aéreo. Também foi Assessora Especial do Ministro da Saúde, Humberto Costa. Na área acadêmica, foi assistente da cadeira de Direito Constitucional da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo e professora do Primeiro Curso de Formação dos Gestores de Saúde, promovido pela Faculdade de Saúde Pública de São Paulo, em 1998.

Fonte: www.senado.gov.br
Parecer nº 72 de 2006
www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=40651&tp=1
Consulta em 26/01/2016





Origenes



ANDRE HENRIQUE JESUS MARTINS ANDRE LAUTON VIEIRA ANDRE LEONARDO CAVALCANTI FERNANDES ANDRE LUIS ALO CARDADOR CORREA ANDRE LUIS DA SILVA SARACHO ANDRE LUIS DIAS SOUTELINO ANDRE LUIS FERREIRA NABUCO ANDRE LUIS SILVEIRA MACHADO ANDRE LUIS SOARES DE SOUZA ANDRE LUIZ CAMPOS AUGUSTO ANDRE LUIZ DE FREITAS FILHOTE ANDRE LUIZ DE SOUZA PESSOA ANDRE LUIZ DOS SANTOS SOUZA ANDRE LUIZ GODOI MOLINA ANDRE LUIZ GREVE PEREIRA ANDRE LUIZ MAFFEZOLI LEITE ANDRE LUIZ MORETO ANDRE LUIZ RIBEIRO SOBRAL ANDRE LUIZ ROSA MAYORAL ANDRE LUIZ SILVEIRA DE LIMA JUNIOR ANDRE LUIZ SOUSA ABDALAH ANDRE LUIZ STRAUSS BOSSE ANDRE MARQUES CAETANO ANDRE MARQUES CALDAS ANDRE MATEUS DUTRA DE SOUZA ANDRE MUNIZ CAVALCANTI ANDRE OLIVEIRA RAPOSO DANTAS ANDRE PEREIRA DO NASCIMENTO ANDRE PHELIPE SILVA CANDEIRA ANDRE RICHETTI ANDRE SANTOS FERREIRA RAMOS ANDRE STOCK HOFFMANN ANDRE URBANSKI BUENO ANDREA ARAUJO DE OLIVEIRA ANDREA CHRISTINA ENGBER ANDREA DE ALBUQUERQUE BARATA BUENO DE OLIVEIRA ANDREA FADEL DE ALMEIDA ROUGEMONT ANDREA FERREIRA MOTTA ANDREA FRANCO FRANCA ANDREA GOMES NATIVIDADE ANDREA HORA ATHAYDE ANDREA MARIA BARROS SOUZA ANDREA MARIA DE MARQUE ANDREA PEREIRA MACERA ANDREA VIEIRA FERNANDES DE SOUZA ANDREIA CALE CANTO ANDREIA DOS SANTOS MARTINS ANDREIA SANTOS BATISTA ANDRESSA ALIADUZ ALMEIDA ANDRESSA AMORIM DE AQUINO ANDRESSA CARINA FRANCA DE LIMA ANDRESSA CRISTINA PIMENTEL ALVES ANDRESSA DA SILVA TEIXEIRA ANDRESSA DE PAULA SILVA ANDRESSA FRANCO SOARES ANDRESSA MARTINI BLUMENTHAL ANDREY RODRIGUES CHAGAS ANDREZA BRAUNS MATTOS ANDREZA DA SILVA DE SOUZA ANDREZA NUNES FERREIRA ANDREZA SENA SARAIVA FIEL ANDREZZA GALLAS DE AZEVEDO ANDREZZA LOPES PESSOA ANELISE DALFOVO DA COSTA ANELISE MASSA CORREIA ANELIZE PEREIRA CABRAL ANGELA CAROLINA DE MORAES GARCIA ANGELA FERRAZ DE CASTRO MOREIRA ANGELA MARIA BRITO COSTA ANGELA ONZI RIZZI ANGELA PARREIRA BORGES ANGELICA CATALDO BASSIN ANGELICA FREIRE DE OLIVEIRA BRUM ANGELINA PALHA PIAUI ANGELO GOMES STRACQUADANIO ANGELO HANG LOOS ANGELO MEGUMI DE OLIVEIRA ANGELO MENEZES MARTINS GARCIA ANGELO MORAES DE SENNA ANGELO REINALDO FERNANDES CASSOL ANGELO RUSSO NETO ANGELO SPIRANDELLI DE GODOI ANITA DE OLIVEIRA CRUZ MARIANO ANNA CAROLINA NUNES ANNA CAROLINA RIQUEZA GAROFALO ANNA CAROLINE ALMEIDA ARAUJO ANNA LAURA COLUCIUC ANNA LAURA LANNES ROHE ANNA PAULA RAMOS PEREIRA ANSELMO ANNE CAROLINE SANTOS MENDES DA SILVA ANNE CAROLINE GOMES LINS ANNELISE DO ESPIRITO SANTO PEREIRA ANNY CAROLINE FRONCHETTI SEVERO ANSELMO GUIMARAES DE OLIVEIRA ANTON FELIPE ERDENS ANTONIA RAFAELA BENEVIDES PINTO ANTONIA VALERIA MARTINS MACIEL ANTONINO BRITO ASSUNCAO JUNIOR ANTONINO JOSE FRIGINI JUNIOR ANTONIO ALESSANDRO MELLO DIAS ANTONIO CARLOS ALVES CAMARGO E GOMES NETTO ANTONIO CARLOS BASSI ANTONIO CARLOS CERRI ANTONIO CARLOS DE SOUZA ANTONIO CARLOS MARTON DA SILVA ANTONIO CARLOS PRESTES PERINE ANTONIO CARLOS RIBEIRO SOARES DUTRA ANTONIO CARLOS SILVA ANTONIO DE QUADROS ANDRADE JUNIOR ANTONIO DE SOUZA CARVALHO FILHO ANTONIO JOSE DA COSTA DE ALMEIDA ANTONIO JOSE DE OLIVEIRA ANTONIO JOSE PARENTE DE CARVALHO JUNIOR ANTONIO MALAFAIA MACEDO ANTONIO MARCOS FERREIRA DE OLIVEIRA ANTONIO OSWALDO FERNANDES ANTONIO PEDRO SALGADO MODESTO PORTELLA ANTONIO TEBET ANTONIO WALDERY NEVES APOLO MARCOS DA SILVA ARAO PARNES ARI NEVES GUIMARAES JUNIOR ARIANA PEREIRA GOMES DE ARAUJO ARIANE FIGUEIREDO DA CUNHA ARIANE GOMES VALDIERO ARIANE MADI SILVA ARIANE RODRIGUES BORGES ARIANE ROSA DA SILVA ARIDNA CARDOSO DOS SANTOS ARIOSTO ANTUNES CULAU ARISTOTELES ACHILLES DE ALMEIDA ARISTOTELES MANOEL ARLEN LIMA CORDEIRO ARLINDO FERNANDES DE SOUSA ARLINDO FREIRE GOMES ARLINDO PEREIRA DA SILVA ARMANDO GONTIJO NETO ARMANDO HENRIQUE SANTOS PEREIRA ARNALDO RIBEIRO GOMES ARON FABIO BERGMAN ARTHUR ANTONELLO TERRANA DE MELO BEZERRA BRITO ARTHUR ASSUMPCAO ARTHUR CYRINO OLIVEIRA ARTHUR FRANCISCO CORDEIRO BOHRER ARTHUR MOURA NETO ARTHUR OLIVEIRA SOUZA JUNIOR ARTHUR SAMPAIO COLONI ARTHUR VICTOR GANZERT ARTURO ALEJANDRO RAMOS ARY DE ALMEIDA NETO ASHLEY LISBOA DAMASCENO PEREIRA ASTOR DE LIMA AVERSA NETO ATILA DE REZENDE JORDAO ATILA PIMENTEL ROCHA MELLO ATTILIO ALFANO AUDIR MENDES DE ASSUNCAO FILHO AUGUSTO DAUSTER PONTUAL AUGUSTO FELIPE PIRES AUGUSTO MACEDO DE OLIVEIRA AURELIANO VOGADO RODRIGUES JUNIOR AURELIO TOMAYNO DE MELO AUREO DE MORAIS VASCONCELOS AUREO DO PRADO GONCALVES AUSTRO DE ARAUJO FALEIROS BALTAZAR AGENOR BAILONA BARBARA BARBOSA DO NASCIMENTO BARBARA CARVALHO DE AZEVEDO BARBARA DE ALENCAR MELGACO BARBARA DE OLIVEIRA SILVA BARBARA GROSSI DE OLIVEIRA BARBARA KELLY DE ABREU VELOSO BARBARA LUCATELLI BARBARA LUZIA NEVES PEREIRA BARBARA MARANGON BARBOSA BARBARA MARIA DE ALENCAR PEDROSO BARBARA STEPHANIE MONTANDON MACHADO XAVIER BARBARA TEDESCO DE ALMEIDA MENDES DE FREITAS BARBARA VIRGINIA MIRANDA GONZAGA BEATRIZ BELLANDA MELLO BEATRIZ CONCEICAO DE OLIVEIRA BEATRIZ CRIVELLI ALVARENGA BEATRIZ DANDARA REMIGIO GUEDES BEATRIZ DE SANTANA SILVA BEATRIZ DE SOUZA GODOI BEATRIZ DELPINO PEREIRA BLINDER BEATRIZ IKEOKA IDETA BEATRIZ PEREIRA DE SOUSA BEATRIZ VALE TRAVESSA BEATRIZ XAVIER DA COSTA BEN HUR RICHTER ESCOBAR BENEDITO MASSAYUKI SAKUGAWA BENESSION RODRIGUES DE SOUZA BENILDES OLIVEIRA MACHADO BERNARDO DE ALMEIDA TANNURI LAFERTE BERNARDO DE PINHO MARTINS DA COSTA BERNARDO NASCIMENTO VALE BERNARDO TOMAZ DE CASTRO BETANIA REGINA DA SILVA BIANCA DIONISIO DE AZEVEDO BIANCA FIUZA DUMAS BIANCA FONSECA BARROS BIANCA FRANCA ROCHA BIANCA GOMES RODRIGUES BIANCA LEMOS DE SEIXAS BIANCA NIZ CORDEIRO BIANCA ROLIM VASCONCELOS BRENDA DE SOUZA NERY BRENDA ELIZABETH DA SILVA PEREIRA BRENDA LIMA DE FREITAS BRENDO DIAS GOMES BRENNO ALVES MAGALHAES CAMPOS BRENNO REIS PECCINI GUIMARAES BRENNO DE SOUSA BARROS BRENNO LUCAS ALVARENGA BRIAN PARRENO RETTICH BRUNA AVALLONE DOS SANTOS BRUNA BARBOSA GUIMARAES BRUNA BARROS INACIO DE OLIVEIRA BRUNA BEATRIZ OLIVEIRA DOS SANTOS NASCIMENTO BRUNA CABRAL VILELA BRUNA CARVALHO FERREIRA BRUNA COLICCHIO BRAZIL BRUNA CRISTINA VIEIRA CARDOSO BRUNA DANIELLE OLIVEIRA DE ALMEIDA BRUNA EGUINO BOUGLEUX BRUNA FONSECA CARDOSO BRUNA KELLY DE ABREU VELOSO BRUNA LORRAINE ALBUQUERQUE DA SILVA BRUNA MARTINS COSTA BRUNA PEREIRA DOS CRAVOS BRUNA PEREIRA MARTINS BRUNA PINHEIRO DOS SANTOS BRUNA SILVESTRE DOS SANTOS BRUNA TAGNA FARIAS MIRANDA BRUNA UNGARETTI DE SOUZA BRUNNA NOVAIS ANDRADE BRUNNA PONTES LUIZ PINA BRUNO ANDRE KOHLRAUSCH MIECZNICOVSKI BRUNO ARANTES CALDEIRA DA SILVA BRUNO ARNT SERRO BALVEDI BRUNO ATHAYDE CARRARA BRUNO BARBOSA DE LUNA BRUNO BASTOS NEVES BRUNO CARLOS GOMES BRUNO CESAR BEZERRA RODRIGUES BRUNO CESAR FALEIRO CORREA DE SA COELHO BRUNO CORDEIRO ROMANELI BRITO BRUNO DA COSTA PEREIRA BRUNO DA SILVEIRA LOBO RODRIGUES BRUNO DE CASTRO AMORIM BRUNO DE FREITAS NOVAES BRUNO DE MELO CADIZ BRUNO DINIZ DEL BEL BRUNO ELOI BENTO BRUNO EMANNUEL SILVA NASCIMENTO BRUNO FERNANDES LOURENCO BRUNO FERREIRA MEDEIROS DA SILVA BRUNO FLAVIO ZANATTA BECHARA BRUNO GUILHERME BARBOSA FERNANDES BRUNO HIDALGO RODRIGUES BRUNO HIDEKI KUTANI BRUNO JEAN DIAS CASTRO BRUNO KLUWE SAUDADE BRUNO KRUCHAK BARROS BRUNO LIMA E SILVA FALCAO BRUNO LINS LIPPO ACIOLI BRUNO LOPES PINHEIRO BRUNO MIRANDA ALMEIDA ARAUJO BRUNO MUHLERT FERREIRA LEITE BRUNO NARDELLI MARANHAO BRUNO OTOCH MARTINS PEREIRA E SOUZA BRUNO PIMENTA FERREIRA BRUNO RODRIGUES DE ALMEIDA BRUNO ROMERO PALMA BRUNO SANTAROZA PEREIRA SANTUCCI BRUNO SILVA DALCOLMO BRUNO SILVA FIORILLO BRUNO WALTER DA SILVA PIMENTA BRUNO XAVIER SILVEIRA CAIO CESAR BENEDETTI DURIGAN CAIO CEZAR BARROS SOUZA CRUZ CAIO CORDEIRO DE RESENDE CAIO DE ALMEIDA CAMERINO CAIO MARCELLO MONTEIRO FERREIRA VIANNA CAIO RESENDE CAMILA BACELAR SCHWANDT CAMILA BATISTA DIAS CAMILA BESSONI KEHRLER CARVALHO CAMILA CARDOSO E SILVA CAMILA CAVINATTO CAMILA COSTA CUNHASQUE CAMILA CRUZ BARRETO CAMILA DA SILVA MELLO CAMILA DE SOUSA SARAIVA CAMILA GARCIA CRUZ MIRANDA CAMILA LYRA SABINO CAMILA MATOS DA MOTTA CAMILA NEVES BEZERRA CAMILA SILVA DO LIVRAMENTO CAMILA SIQUEIRA SILVA CAMILA SOUZA DE ANDRADE CAMILA TATIANE MARTINS DA SILVA CAMILA TELES SILVA CAMILLA PELOGGIA DE OLIVEIRA CAMILLA ROCHA DOS SANTOS CAMILLA SANTOS DE JESUS CAMILLE LOCATEL DE MIRANDA CAMILO ANTONIO DE PAULA BALDY CARIMA RAMOS SCARABELOT CARLA AMANDIA DE FRANCA SILVEIRA CARLA ANDRADE BONIFACIO GOMES CARLA CAMPELLO PINANGE SOARES CARLA CASTRO MALHANO CARLA DANIELA DE CESARO ROSA CARLA DE FARIA JOSE CARLA DE SOUZA RAMOS MENDES CARLA DURAES MELGACO CARLA GUEDES BARROSO CARLA LANAY FERREIRA FERNANDES CARLA LOURENCO SANTOS CARLA LUIZA CESAR SIMAS CARLA LUTYANNE RODRIGUES DE OLIVEIRA CARLA ROBERTA OLIVEIRA DA SILVA CARLA SAMPAIO FERREIRA LOURENCO CARLO ANDRE ARARIPE RAMALHO LEITE CARLOS ALBERTO BASTOS DE LIMA CARLOS ALBERTO BATISTA DE AZEVEDO CARLOS ALBERTO BRITO ALVES CARLOS ALBERTO DOS SANTOS CARLOS ALBERTO MEIRA DA COSTA CARLOS ALBERTO NOGUEIRA LIMA CARLOS ALBERTO RODRIGUES CARLOS ALBERTO RODRIGUES CAIXA CARLOS ALBERTO SANTOS LEO CARLOS ALBERTO SILVEIRA DA PAIXAO CARLOS ALFREDO BARRETO DE SA CARLOS ALMEIDA CARDOSO CARLOS ANTONIO MOTTA DE SOUZA CARLOS AUGUSTO NOGUEIRA DEL MONTE CARLOS AUGUSTO SANTANA FERNANDES CARLOS AUGUSTO SILVA CARLOS BENEDITO DOS SANTOS CARLOS CESAR GADELHA DANTAS CARLOS DO NASCIMENTO SANTOS CARLOS EDUARDO BARBOSA DE OLIVEIRA CARLOS EDUARDO CONTENTE PEREIRA DA COSTA CARLOS EDUARDO DA COSTA LIRA CARLOS EDUARDO DE BRITO CARLOS EDUARDO DE CARVALHO CARLOS EDUARDO DE CARVALHO VARGAS CARLOS EDUARDO DE SOUZA PEREIRA CARLOS EDUARDO DE SOUZA ROCHA CARLOS EDUARDO DOS REIS CARLOS EDUARDO GOMES DE OLIVEIRA CARLOS EDUARDO HUF BAIS CARLOS EDUARDO LEITE DA SILVA FORTES CARLOS EDUARDO LIMA ASFOR CARLOS EDUARDO LOPES DE ALMEIDA

AS ORIGENS DA AGÊNCIA

As origens da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) remontam ao final da década de 1990, quando, em 9 de junho de 1999, foi promulgada a Lei Complementar nº 97, que instituiu o Ministério da Defesa e previu a criação da Agência.

“Art. 21. Lei criará a Agência Nacional de Aviação Civil, vinculada ao Ministério da Defesa, órgão regulador e fiscalizador da Aviação Civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, estabelecendo, entre outras matérias institucionais, quais, dentre as atividades e procedimentos referidos nos incisos I e IV do art. 18, serão de sua responsabilidade.” (Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999)

Um ano depois, em 17/08/2000, o Decreto nº 3.564 estabeleceu o Conselho de Aviação Civil (Conac), órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política de ordenação da aviação civil.

Em novembro do mesmo ano, no dia 28, o então presidente Fernando Henrique Cardoso, por meio da Mensagem nº 1.795, encaminhou ao Congresso Nacional projeto de lei que criaria a ANAC, proposto pelos então ministros da Defesa

(Geraldo Magela da Cruz Quintão) e do Planejamento, Orçamento e Gestão (Martus Tavares). De acordo com a Exposição de Motivos Interministerial nº 6.613/MD/MP, o propósito do projeto era “fazer com que o Estado, ao invés de prestar serviços, resguarde e garanta a prestação dos mesmos, nos moldes das agências federais reguladoras criadas recentemente, delegando ao setor privado a execução de determinados serviços públicos e a exploração de atividades em regime de concorrência”.



Mensagem nº 1.795, de 2000. Fonte: Câmara dos Deputados



O Estado de S. Paulo - 29/11/2000

Na Câmara dos Deputados, o projeto de lei de criação da ANAC foi designado como PL nº 3.846/2000, de 29 de novembro de 2000.



Capa de arquivo do PL nº 3.846/2000. Fonte: Câmara dos Deputados

Em 12 de março de 2001, foi criada na Câmara dos Deputados uma comissão especial para apreciar a matéria, que viria a receber centenas de emendas ao longo de sua tramitação. No dia 17 de abril do mesmo ano, o deputado Leur Lomanto (PMDB/BA) foi escolhido relator do projeto.



Jornal da Câmara - 18/04/2001

Cinco meses mais tarde, em 12 de setembro de 2001, o relator Leur Lomanto (PMDB/BA) apresentou substitutivo ao projeto de lei de criação da ANAC. Uma semana depois, em 20 de novembro de 2001, o projeto foi retirado de tramitação e só voltaria à pauta em 24 de junho de 2002.

No final de dezembro de 2001, a Transbrasil, fundada em janeiro de 1955, seria uma das maiores companhias aéreas a encerrar suas operações devido à deterioração de sua capacidade financeira. Mesmo destino também teriam a Vasp (2005) e a Varig (2006).



Jornal da Câmara - 12/09/2001



Jornal da Câmara - 24/06/2002

Em 6 de agosto de 2002, o substitutivo que previa a criação da ANAC, apresentado pelo deputado Leur Lomanto (PMDB/BA), foi aprovado na Comissão especial que discutia o tema na Câmara dos Deputados.



Jornal da Câmara - 07/08/2002

Em 30 de outubro de 2002, o projeto, que tramitava na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), foi retirado de pauta, voltando a tramitar novamente na Câmara dos Deputados somente quase dois anos depois. Em 24 de agosto de 2004, a CCJC aprovou a redação final do projeto de lei de criação da ANAC em caráter conclusivo, ou seja, sem a necessidade de apreciação pelo Plenário da Casa, e a matéria seguiu então para deliberação no Senado Federal.

O projeto foi recebido no Senado em 15 de setembro de 2004 e numerado como PLC nº 62. Na avaliação do relator designado para a matéria, senador Delcídio Amaral (PT/MS), era necessário debater o assunto no momento em que “a aviação civil, no Brasil e no exterior, enfrenta uma de suas crises mais agudas, com retração no mercado, fechamento de empresas e de postos de trabalho, e aumento dos custos”.¹

Em 31 de agosto de 2005, o Plenário do Senado Federal aprovou o PL nº 62/2004, de criação da ANAC e, no dia 6 de setembro, informou à Presidência da Câmara dos Deputados a aprovação da matéria, sem modificações e comunicou o encaminhamento da matéria à sanção do Presidente da República. Luís Inácio Lula da Silva sancionou o projeto de lei em 27 de setembro de 2005, transformando-o na Lei nº 11.182, com vetos a alguns dispositivos.

Novos caminhos para a aviação civil

Relator do projeto que cria a autarquia, Delcídio espera que proposta entre em exame logo após o segundo turno das eleições

Logo depois do segundo turno das eleições municipais, a Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado (CI) dará início à discussão do projeto que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). É essa, pelo menos, a intenção do relator da matéria, senador Delcídio Amaral (PT-MS).

Ele destaca a importância de debater o assunto no momento em que “a aviação civil, no Brasil e no exterior, enfrenta uma de suas crises mais agudas, com retração no mercado, fechamento de empresas e de postos de trabalho, e aumento dos custos”.

O projeto prevê a extinção do Departamento de Aviação Civil (DAC), cujas atribuições seriam absorvidas pela ANAC, e leva para o setor aéreo a política de traços liberalizantes que deu origem a outras agências reguladoras. Enviado pelo Executivo em novembro de 2000, o projeto ficou em tramitação na Câmara durante quase quatro anos.

A demora é atribuída aos conflitos de interesses que a proposta encerra. De um lado, o projeto enfrentou a oposição de militares e de companhias aéreas tradicionais, temerosas quanto aos efeitos de um ambiente de maior competição sobre suas contas. Do outro, foi apoiado com entusiasmo por empresários da área de turismo, para os quais a liberalização da aviação civil resultaria em passagens mais baratas, serviços melhores e maior movimento nos aeroportos, com impacto positivo em toda a indústria turística.

Delcídio ainda não se pronunciou sobre o conteúdo do projeto, aprovado pela Câmara por unanimidade. Sua assessoria confirma que ele pretende realizar, na CI, audiências públicas com representantes das empresas, trabalhadores e governo.

Jornal do Senado - 25/10/2004

NASCIA UMA AGÊNCIA REGULADORA VINCULADA AO MINISTÉRIO DA DEFESA

De acordo com sua Lei de Criação, a ANAC foi constituída como autarquia especial, caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado. Suas atribuições são a regulação e a fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observando e implementando orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal.

A Agência nasceu vinculada ao Ministério da Defesa e absorveu as funções do Departamento de Aviação Civil (DAC), do antigo Ministério da Aeronáutica (atual Comando da Aeronáutica), e originalmente denominado “Departamento de Aeronáutica Civil” pelo Presidente Getúlio Vargas, em 22 de abril de 1931 (o órgão só viria a adotar a nomenclatura “Departamento de Aviação Civil” em 1969). A ANAC assumiu também as atribuições do Instituto de Aviação Civil (IAC), da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea (Cernai) e do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI), do então Comando-Geral de Tecnologia Aeroespacial (CTA), hoje Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA).

Histórico dos órgãos reguladores da aviação civil

1920/1931 – Inspetoria Federal de Viação Marítima e Fluvial.

1931/1941 – Departamento de Aeronáutica Civil (DAC) do Ministério da Viação e Obras Públicas.

1941/1971 – Diretoria de Rotas Aéreas (DR) do Ministério da Aeronáutica.

1972/2001 – Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo (DEPV), em substituição à DR.

1941/1999 – Departamento de Aviação Civil (DAC) do Ministério da Aeronáutica.

2001 – Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), em substituição ao DEPV.

1999/2006 – Departamento de Aviação Civil (DAC) do Comando da Aeronáutica.

2006 – Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

A atividade regulatória da ANAC divide-se em duas vertentes: a regulação técnica e a regulação econômica. A regulação técnica ocupa papel de destaque na Agência e busca principalmente a garantia da segurança aos passageiros e usuários da Aviação Civil, por meio de regulamentos que tratam sobre a certificação e fiscalização da indústria. Isso decorre da necessidade de que as operações aéreas cumpram rígidos requisitos de segurança e de treinamento de mão de obra. A segurança pode ser classificada em *safety* (segurança das operações) e *security* (segurança da aviação).

Diferentemente de outras agências de aviação do mundo, no Brasil ambos os assuntos de regulação técnica estão sob a responsabilidade da ANAC, ressaltando-se o controle do espaço aéreo, que permanece sob a tutela do Comando da Aeronáutica, por meio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea).

A regulação econômica refere-se ao monitoramento e a possíveis intervenções no mercado, de modo a buscar sua máxima eficiência. A disseminação de informações, de forma a reduzir a assimetria, também está no escopo da regulação econômica, que prevê ainda a emissão de regulamentos que abrangem operadores aéreos e operadores de aeródromos.

Mesmo com a criação da ANAC, permaneceram como competências do Comando da Aeronáutica o controle de tráfego aéreo e as atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, realizadas pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa). A administração aeroportuária é feita por prefeituras, estados e, no caso dos maiores aeroportos públicos, pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). A partir de 2011, a administração aeroportuária também passou a ser feita por concessionárias privadas de aeroportos.



ALEX CASTALDI ROMERA

Assessor da Presidência da ANAC

Perfil

Servidor da ANAC desde 2006, Alex Romera participou dos bastidores da liberdade tarifária do transporte aéreo no Brasil quando trabalhava em planejamento do turismo no Instituto Brasileiro do Turismo (Embratur), em 1996. Mais tarde, no Ministério da Defesa, trabalhou na articulação para a criação da ANAC de 1999 a 2004. Em 2005, como Assessor Especial do Ministro do Turismo, participou do movimento para a aprovação do projeto de lei da Agência. Na ANAC, foi titular da Superintendência de Estudos e Pesquisas (SEP), de 2006 a 2008, e depois foi representar o Brasil/ANAC na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) até 2011. Desde seu retorno à ANAC, passou a assessorar a Presidência. Cheio de histórias e estórias para contar, Alex Romera é memória viva não só da Agência, mas do difícil período de negociação político-militar anterior ao nascimento da ANAC, ou como ele diz, a luta para mudar o “sistema de aviação civil” é o que tentamos resgatar na entrevista abaixo.



Alex abre a entrevista com um alerta:

“Para quem no futuro ler essa entrevista, quero dizer que fiquei em dúvida sobre como conduzir as respostas porque, no período que eu vou abordar, existiram grandes e marcantes eventos para a aviação civil, que são direta ou indiretamente vinculados à gênese da ANAC. Dentre eles, a liberdade tarifária, a liberdade de rotas decretando o ‘fim do mercado administrado’, a criação do hoje esquecido Conselho de Aviação Civil (Conac) e da Comissão Técnica de Coordenação de Atividades Aéreas (Cotaer). Juntamente com o Departamento de Política de Aviação Civil (Depac) que a coordenava, o Conac foi o núcleo técnico de reforma do sistema de aviação civil, constituindo-se em fórum oficial de discussão dos novos caminhos do setor que vieram a se materializar em 18 resoluções com as diretrizes para um novo sistema de aviação civil que veio viabilizar a existência da ANAC.

E não há como não falar do fim das operações da Vasp, Transbrasil e Varig, que ocorreram imediatamente antes e durante o primeiro ano da ANAC, com grande impacto sobre o transporte aéreo por estarem presentes nos principais mercados do mundo e por significarem a eliminação do mercado das empresas aéreas tradicionais. A criação da ANAC, sem dúvida, foi estimulada por esses eventos, que antecederam sua criação, apesar de alguns saudosistas tentarem atribuir à ANAC a responsabilidade nesse processo de falência dessas companhias.

Também não é possível deixar de mencionar o difícil início do processo de desmilitarização de um setor econômico, agravado pela ausência de cultura de regulação e pelos dois grandes acidentes aéreos que ocorreram nos primeiros anos da Agência. Acidentes traumatizantes, com muitas vidas perdidas, muita dor, nenhuma culpa atribuível à agência. O primeiro e horrível acidente com

aeronave comercial ocorreu no ar, choque entre duas aeronaves cujas causas não tiveram nenhuma relação com as atividades ou competências da ANAC. Na época, a Agência, confundida como sucessora do DAC, se atribuiu as competências do Comando da Aeronáutica de “busca e salvamento”, do Controle do Espaço aéreo e da “investigação de acidentes”. O erro da direção da ANAC foi assumir um papel que não era seu, puxando para si o foco da mídia e da opinião pública, em um contexto que nunca nos permitirá saber se isso ocorreu por inexperiência, protagonismo ou ambas as coisas.

O erro da ANAC foi maximizado por ‘contra informação’ gerada por aqueles que tinham esperança de que a sociedade, com razão, chocada pelo trágico evento, forçasse o Governo a dar um passo atrás. Assim se atribuiu à Agência culpa por fatos fora de sua competência legal, não relacionados a uma entidade de natureza regulatória, cujas decisões e ações só viriam a ter reflexo real sobre a aviação nos anos seguintes.

O segundo acidente foi ainda mais traumatizante, eu assim o considero, não só pelo número de vítimas, mas porque eu estava em Congonhas, naquele fim de dia. Eu vi a bola de fogo, fiquei anestesiado por uns 15 minutos sem conseguir internalizar que aquilo significava pessoas que perdiam a vida. Depois de algum tempo, pensei que a ANAC morreria junto com elas. Pista com atrito, não atrito, *grooving*, pressões das empresas, pista liberada antes da hora, erro do piloto, do copiloto, do operador aeroportuário da empresa... não importava a hipótese das dezenas de ‘especialistas’ em aviação, a ANAC era vista como culpada e ponto final.

Nunca vou esquecer a manchete em um importante jornal de circulação nacional que dava a sentença em letras garrafais ‘Assassinos’. Foi o pior dia de minha vida profissional, apesar de responsável por uma área de ‘estudos e pesquisas’ e ciente de que só muito tempo depois saberíamos dos responsáveis pelo acidente. Naquele dia escondi minha identificação da ANAC. Mais tarde, soube que muitos colegas fizeram isso. Ato do qual me envergonho até hoje.

O Superintendente de Infraestrutura da época era meu amigo e sua sala ficava lado a lado com a sala da SEP, onde eu trabalhava. Assim, eu sabia, antes do acidente, que a equipe de infraestrutura aeroportuária não se limitava a fazer o regulado (Congonhas) avaliar o atrito mais que diariamente (e diga-se de passagem, antes da preparação do *grooving* o atrito já era superior ao atrito da antiga pista) e que o corpo técnico da Agência fazia avaliações autônomas.

Hoje sabemos que, mesmo que aquela pista tivesse o dobro do comprimento e que o atrito fosse o que fosse, o acidente teria acontecido. Porém, naquele momento, a mídia já acreditava nas suas próprias conclusões vinculadas ao primeiro acidente, sobre o qual o Cenipa ainda não tinha se pronunciado, o caos aéreo era uma realidade e o desejo do retorno ao passado também. A isso se somou uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do caos aéreo, na Câmara e no Senado, e a consequente e absurda politização do problema.

Imaginem uma Agência recém-criada, fruto da união de competências de sete instituições diferentes, com uma diretoria, que pecou sim, por inexperiência ou protagonismo, enfrentando uma crise com essas dimensões. Incrivelmente a ANAC sobreviveu, mas pagou um preço. Não foi só a ANAC que padeceu. O Decea perdeu um grande comandante, Brigadeiro mais do que qualificado, a Infraero perdeu sua diretoria, o Cenipa se prejudicou muito, enfim, todos os órgãos públicos vinculados à aviação pagaram um preço no velho estilo nacional de matar o mensageiro.

A ANAC nunca foi um projeto que se bastava em si. A Agência foi idealizada e construída para ser o regulador de um novo sistema, um sistema operado por agentes privados, desmilitarizado e desestatizado em todos seus componentes. Assim, foram anos jogados fora de um projeto até hoje incompleto.

A segunda diretoria da ANAC, graças à capacidade executiva de sua presidente, começou a fazer a reconstituição da imagem da Agência. Solange Vieira vestiu o ‘colete

azul' e carregou malas nos aeroportos, organizou filas e foi a mentora das famigeradas operações de fim de ano, de Carnaval etc, das quais, à época, eu fui o coordenador.

Essa é uma 'estória' da qual participei. Dizem que Solange chamou seus recém-nomeados diretores e disse: 'preciso de alguém que organize uma operação de impacto para mostrar que estamos na coordenação'. Todos consideraram um absurdo, sobrou para um diretor ausente da reunião e ao qual estava vinculada a SEP. Ou seja, sobrou para mim.

Os projetos em curso naquela superintendência, materialização dos sonhos dos pioneiros do novo sistema, evaporaram na crise institucionalizada de 2007 e 2008, exceto pelo início da nova corporação de jovens reguladores e especialistas que hoje mantém o elevado padrão da Agência.

O projeto de aviação civil só voltaria à sua concepção original, no que se refere à regulação, quando, em 2011, um personagem da primeira hora desse grupo de 100 pessoas que desde 1999 se coordenaram para viabilizar um novo sistema de aviação civil, assumiu a Presidência da ANAC.

Não pensem que na luta pela criação da ANAC havia exclusivamente agentes civis. Contávamos com apoios importantes de militares que incentivavam o novo sistema por razões diferentes, porém convergentes. Assim como existiam civis, sem nenhum conceito de sistema de aviação e que apoiavam o projeto simplesmente porque acreditavam que a aviação civil não era assunto militar, existiam militares que acreditavam que os militares deviam ser profissionais da guerra, preparados e focados na garantia da paz e que outros assuntos tiravam o foco de sua missão constitucional.

Menciono esses eventos como forma de me desculpar por ficar pulando de um lado para o outro dos acontecimentos, porque eles ocorreram em curto período de

tempo e, de certa forma, com a participação do mesmo grupo de pessoas, e quando eu falo 'grupo de pessoas' estou falando dessas 100 ou mais pessoas que explicitavam sua ação, mas é óbvio que existiam forças que nos apoiavam mas não podiam aparecer e sobre as quais ainda hoje nada posso revelar."

Como você iniciou as suas atividades na Aviação Civil?

A minha vida na aviação civil começou quando eu estava muito longe da aviação civil. Em 1996 eu trabalhava na Embratur em planejamento de turismo. Naquela época não existia o Ministério do Turismo e a Embratur era responsável pelo turismo, políticas públicas, promoção, formação de recursos humanos, ou seja, ela tinha uma missão tipo a que tem hoje o Ministério do Turismo.

No programa de trabalho de turismo, nos questionávamos: de onde vêm os turistas? Só vinham turistas de um lugar, da Argentina. Por quê? Porque vinham pelas rodovias e, assim mesmo, eles paravam no Rio Grande do Sul ou no máximo em Santa Catarina, porque não dava para ir até o Nordeste. Bom, nesse momento percebeu-se que o turismo brasileiro dependia integralmente da aviação, e nós partimos então, em 1996, para estudar aviação. A primeira coisa que começamos a questionar foi o problema de tarifas aéreas, que naquela época eram estabelecidas pelo DAC, com linhas aéreas outorgadas e com base em estudos internos, que diziam 'ok, vou colocar mais uma empresa aérea entre Rio e São Paulo' ou 'não está adequado eu colocar mais uma empresa aérea', ou seja, não havia concorrência.

Em 1997, produzimos uma cartilha, "Voos *Charter* no Brasil", onde pela primeira vez fazíamos críticas à situação da aviação civil no país e que ensaiava no subtítulo "uma proposta para sua dinamização".

O turismo foi mais importante que se imagina para a criação da ANAC. Isso não é teórico, eu conto depois, porque faz parte da "estória".

Quando você fala que havia dificuldade no turismo internacional no Brasil, principalmente no Nordeste, você atribui isso à ausência de rotas para esses locais ou ao alto preço na época?

Às duas coisas. Uma coisa é consequência da outra. A ausência de rotas era suprida por pressão do regulador de forma que as empresas aéreas que estivessem com bons resultados numa rota tipo Rio–São Paulo eram contempladas com rotas não tão interessantes. Oferta e preço administrado era o nome do jogo. Naturalmente existia o caminho inverso, onde o regulado pressionava o regulador. Era assim que funcionava. O problema era internacional e doméstico, sendo pior no mercado internacional onde tínhamos, adicionalmente, um monopólio absoluto.

O turismo da época tinha como política pública o desenvolvimento do Nordeste e da Amazônia. O turismo era visto como alavanca de desenvolvimento econômico daquelas regiões e perguntava-se como um paulista ou um gaúcho chegaria a Maceió ou a Manaus. Se hoje ainda é difícil chegar de carro nesses destinos, imaginem há 20 anos.

A partir do turismo, vejam que interessante, do ponto de vista do cliente, começou-se a estudar e a se produzir algumas análises sobre o sistema de aviação civil. A Embratur elaborou documento pioneiro que falava sobre acessibilidade internacional. Acredito ter sido o primeiro documento oficial, fora do sistema DAC, que falava sobre problemas de acesso internacional.

Em 1996, o Ministro da Casa Civil, Clóvis Carvalho, chamou uma reunião multidisciplinar para discutir a questão das tarifas aéreas. Quem podia falar sobre tarifas aéreas em 1996? Só o DAC e a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (Cernai), órgão que fazia negociação internacional de acordos aéreos. Quem poderia fazer um contraponto a esses senhores doutores fardados em aviação? Ninguém. Chamaram o turismo, leia-se a Embratur. Além da Embratur, veio também o Secretário da Secretaria de Acompanhamento Econômico, o Bolívar Moura Rocha. A Fazenda tinha uma visão mais ampla do problema e

nós do turismo víamos naquele momento apenas uma chance política de viabilizarmos a flexibilidade tarifária.

A reunião foi um desastre e foi criado um grupo de trabalho. Eu participei desse grupo e comecei a ter minhas primeiras divergências com o DAC. Isso aconteceu em 1996/97. Só para um registro paralelo, participava desse grupo de trabalho um técnico do Banco Central requisitado para Casa Civil que se chama Augusto Varanda. Um tipo ponderado, inteligente, muito discreto, Augusto Varanda é o pouco conhecido personagem da maior importância na história da criação da ANAC. Muito bem, isso foi em 1996/97. Em 1997, talvez em função dos conceitos inaceitáveis que emiti no Grupo, fui convidado a ser o representante do Turismo junto à

“ *O turismo foi mais importante que se imagina para a criação da ANAC.* ”

Cernai (acho que os militares tinham a esperança de que eu apreendesse alguma coisa). Provavelmente foi minha primeira designação formal em matéria vinculada à aviação. Na Cernai discutíamos sobre mercado, monopólio, tarifas além das liberdades do ar. Nessa época, a SEAE/MF também começou a compor a Cernai. Por que estou citando essas coisas dispersas? Porque aí começou a se aglutinar o grupo que questionou o sistema aéreo até então vigente e veio a criar a ANAC.

Até então sua atuação na aviação civil havia ocorrido de forma incipiente?

Sim, apenas reclamando como cliente, ou seja, como representante dos turistas reclamando da tarifa fixa (na realidade existia uma banda tarifária). Não preciso, nesse fórum, explicar por que a tarifa tem que ser flexível para dar espaço para o turista, mas na época era uma tese, e foi sobre essa tese que se escreveu o primeiro *paper* na

Embratur, ainda defendendo a flexibilidade tarifária. Nós não tínhamos ambiente para defender liberdade tarifária, nós estávamos defendendo a flexibilidade.

A Fazenda sempre teve uma visão liberal do mercado internacional. A Embratur, obviamente, precisava ter uma visão liberal, porque o turismo demandava. Lembro que o acesso internacional era monopólio da Varig e foi quebrado aos poucos, numa difícil negociação que se renovava a cada novo acordo bilateral. A Varig era a única prestadora de serviço e, portanto, voava para onde queria, ao preço que queria, ou para onde o regulador queria. Vem daí a merecida fama de “embaixadora brasileira”, à qual a empresa fez efetivamente jus durante anos. A Varig sempre teve um padrão operacional e um nível de serviços perfeito, infelizmente apenas para uns poucos que podiam pagar.

Existiam estudos que apontavam para as vantagens da flexibilização ou liberdade tarifária?

Não existiam estudos aprofundados sobre a realidade brasileira, existia um *benchmarking*, fruto da observação de processos liberalizantes que ocorriam em todo o mundo, especialmente nos Estados Unidos. Estudamos muito a *deregulation* norte-americana, formalmente iniciada em 1978. Os americanos estavam uns 20 anos à nossa frente. Mais que o exemplo da *deregulation*, em 1997, tínhamos a avaliação das suas consequências, em termos de concorrência, acesso a novos mercados e preços, e sabíamos que era um começar de novo, com severos ônus aos que não se modernizassem, mas com muitas vantagens em termos de acesso ao transporte aéreo e à dinamização de mercados. Ruim para uns poucos e muito bom para a economia e para os cidadãos brasileiros.

Como mencionei, dentro da Cernai criou-se um grupo minoritário que começou a falar muito de flexibilidade internacional e quebra do monopólio. A Embratur a favor, Ministério da Fazenda a favor, e tinha um terceiro Ministério que às vezes era a favor e às vezes era contra, dependia do representante, o da Indústria e Comércio. Então, basicamente a minha apresentação à aviação foi por meio de dois vetores: na área internacional pela

Cernai e no mercado doméstico pelo grupo de trabalho formado pela Casa Civil.

Em paralelo, o Governo federal publicou a Política Nacional do Turismo, onde pela primeira vez o turismo foi visto de uma maneira sistematizada com visão econômica apresentada com base em macro objetivos, dentre eles infraestrutura de suporte ao turismo, e aí surgiu novamente o tema aviação.

Essas coisas não ocorreram de um dia para o outro. Foi um longo processo até que um dia, em 1999, eu estava no Ministério de Administração e Reforma do Estado (MARE), hoje incorporado ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), e recebo um telefonema de Augusto Varanda, que com sua descrição típica perguntou: ‘Alex, aqui é Varanda, você se lembra de mim?’. Após os cumprimentos de praxe ele disse: ‘Eu estou assumindo como Secretário no Ministério da Defesa, você entende de fato alguma coisa de aviação?’. E eu respondi com a verdade: ‘Não entendo nada. Só entendo um pouquinho de tarifa aérea’. Daí ele disse: ‘Então, o seguinte, eu entendo menos que você, vem para cá que temos algo para fazer’. Isso foi em junho de 1999 e começava o Ministério da Defesa, que tinha entre outras missões, propor um novo sistema de aviação civil, focado na reforma no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), com as premissas da concorrência e da desmilitarização.

Essa foi a orientação que eu recebi quando iniciei minhas atividades como assessor de uma Secretaria, que no devido tempo se transformou na Secretaria Executiva do Ministério da Defesa. Naquele momento histórico, não era admissível que houvesse uma Secretaria Executiva capitaneada por um civil, dado que já havia existido dificuldade em admitir um Ministro Civil.

O espaço é curto para relatar todo o processo de criação da ANAC, que formalmente começou em 1999 e terminou ou recomeçou em 2005.

Em alguma oportunidade eu gostaria de falar sobre 2006 e 2007, período da primeira diretoria da ANAC, um

momento peculiar e esquecido. Nesse momento houve os acidentes, problemas entrando pela janela, a crise política pós-acidentes, mas teve também o primeiro processo de planejamento da ANAC, que foi riquíssimo, com recursos orçamentários que foram perdidos como efeito colateral da crise aérea injustamente atribuída a ANAC.

Quando surgiu a ideia de desmilitarizar a aviação civil no Brasil?

De fato eu não sei, mas a Lei Complementar nº 97, de 7 de junho de 1999, foi proposta ao Congresso Nacional no dia 1º de janeiro de 1998, portanto, na sequência das discussões que tivemos Fazenda, Turismo, Comando e Casa Civil e no seu Art. 21 menciona que uma lei criaria a Agência Nacional de Aviação Civil, vinculada ao Ministério da Defesa, órgão regulador e fiscalizador da Aviação Civil, e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, estabelecendo que, entre outras matérias institucionais, as atividades e procedimentos referidos nos incisos I e IV do art. 18 seriam de sua responsabilidade.

O Ministério da Defesa foi institucionalizado por essa lei, época em que comecei a trabalhar lá e recebi do Varanda a missão de contribuir com a efetivação deste artigo 21. Ou seja, provavelmente em 1997 foi plantada a semente. Considerando que Varanda foi o primeiro

Secretário civil do MD e que ele estava na Casa Civil em 1997, quando ocorreram aquelas conversas sobre tarifas, monopólio e concorrência, que relatei há pouco, imagino que a ideia começou como fruto daquelas discussões e da percepção dos participantes civis naquele fórum de que o segmento demandava gestão civil.

Depois de algum tempo, com apoio do Secretário, fui convidado para ser assessor do Ministro, quando mergulhei mais ainda no processo de criação da Agência, me afastando um pouco da Secretaria de Organização Institucional (SEORI).

Enfim, é difícil dizer quando a ideia da ANAC foi plantada. O que menciono acima são suposições com base na minha vivência pessoal. O que posso dizer é que existia uma grande resistência contra, tanto que dispendemos seis anos entre a Lei e a criação da ANAC, em 2005.

É uma história difícil de sintetizar, mas o importante é perceber que a proposta não era de criar a ANAC, era criar um novo sistema de aviação civil que tinha as premissas da concorrência, da ação privada e da desmilitarização e, portanto, consequentemente o sistema demandava a existência de um órgão de estado autônomo, enfim, um regulador. A implantação desse novo sistema demandava um processo de ordenamento, e o escolhido foi revisar o CBA, fatiá-lo e fazer grupos de discussão sobre o código.

Foram organizados oito ou dez grupos de discussão e isso envolveu mais ou menos umas 200 pessoas entre militares, acadêmicos, representantes de turismo, representantes de aeroportos (na época, da Infraero), representantes dos principais ministérios e associações de táxi-aéreo, sindicatos e sindicatos patronais, companhias aéreas etc.

Esses grupos tinham uma única restrição: eram pautados por uma negociação que mantínhamos em reserva: o acordo do Comando contribuiria com a alteração do sistema (criação da ANAC) e manteria o controle do espaço aéreo (o acordo foi cumprido, mais pelo resultado das forças envolvidas do que pelo acordo propriamente dito).



Isso era importante porque mobilizávamos forças externas ao Governo para nossa tese, além de apreendermos muito da realidade do mercado, mas não bastava. Se por um lado adquiríamos conhecimento e algum suporte do setor, ainda estávamos em inferioridade em força política.

Os Ministros da Defesa se alternavam, não por culpa de nosso trabalho, mas pela quebra de paradigma que vinha do tempo do Império. Precisávamos de suporte e estabilidade, a situação era peculiar, senão trágica, com duas ou três pessoas limitadas em conhecimento específico, discutindo com o Comando da Aeronáutica, o gestor da aviação civil há sessenta anos, e contrapondo conceitos com equipes compostas por profissionais na matéria.

Sentava na frente de um Brigadeiro e ele dava aula, eu ficava maravilhado pensando ‘Deus do céu, se eu soubesse isso antes de ter reclamado da vida, talvez não tivesse reclamado da vida’, mas enfim, não só do conhecimento precisávamos. Necessitávamos urgentemente de suporte político, onde encontrar?

O caminho foi criar um organismo que agregasse forças políticas externas à Defesa e que, ao mesmo tempo, agregasse e permitisse que geríssemos a força do conhecimento. Assim nasceu o Conselho de Aviação Civil (Conac) e sua Comissão Técnica de Aviação Civil (Cotaer) em 2000. Reunimos no Conac o Ministério da Fazenda, a Casa Civil, Indústria e Comércio e a Defesa, além do Comando da Aeronáutica. Em 2001, incorporou-se o MRE que, em função de sua política de apoio ao monopólio aéreo no mercado internacional, usualmente não apoiava as teses liberalizantes da Defesa e da Fazenda. Em 2005 se incorpora o Ministério do Turismo, que agregou expressiva força à criação da ANAC. Nessa época meu círculo de amizade profissional era relevante na área do turismo.

O conselho maximizava o poder da Casa Civil, que sempre foi nossa aliada, porém com muita discrição, na reforma do sistema de aviação civil. Mais tarde, em 2007, incorporou-se o Planejamento, que não chegou a ser um *player* relevante. Os *players* institucionais importantes foram a Casa Civil, o Ministério da Fazenda e o Minis-

tério da Defesa e, obviamente, tinha um *player* extremamente importante, que era o Comando da Aeronáutica/DAC, *player* do contra.

Era uma luta pelo poder. Estávamos criando um órgão que iria tirar esse poder. É natural que isso não seja aceito, independentemente de ser um órgão militar ou civil, e, naquela época, caracterizava-se a briga entre militares e civis como estratégia. Precisávamos agregar forças a favor da criação de um novo sistema, o sentimento antimilitar, ainda forte, no início dos anos 2000 ajudou, mas isso não tem nada a ver com uma polarização entre militares e civis. Aliás, um dos apoiadores da criação da ANAC foi esse excepcional Comandante que a Aeronáutica teve, que foi o Tenente-Brigadeiro Carlos de Almeida Baptista, militar tão profissional que sugeriu mudar o nome de Comando da Aeronáutica para Força Aérea Brasileira.

Naquela época era muito clara essa divisão entre militares e civis ou existiam também militares que eram favoráveis à causa?

Não é como se pensa, ‘eles contra nós’. Na medida em que a proposta era uma gestão por uma entidade civil, desvinculada do Comando, e do outro lado tínhamos o DAC, uma unidade militar, ficava quase impossível não se caracterizar como um embate civil X militar. Foi uma guerra com momentos não muito elegantes. Eu fiz parte dessa guerra e sempre tive certeza absoluta de que a disputa não era contra os militares e, sim, contra uma fundação erroneamente vinculada à expressão do poder militar e que tinha uma visão de sistema de aviação civil diferente da que eu acreditava. No entanto, mais de uma vez me apropriei do sentimento antimilitar da época para favorecer a obtenção de apoio às minhas teses, fato de que não me orgulho. Repito, nunca foi uma guerra civil X militar, até porque existiam muitos militares que apoiavam a saída do DAC da órbita militar, dado que percebiam que o DAC tirava o foco da missão militar.

A ANAC foi a responsável pela liberdade tarifária?

Na realidade a ANAC aperfeiçoou o regime de liberdade tarifária e vem preservando a concorrência, que é a melhor forma de conservar a liberdade tarifária.

Mas a Liberdade tarifária foi colheita da obra daquelas 100 pessoas que mencionei, que em 2001, organizados como grupo técnico representando os principais Ministérios na Cotaer, discutiu e propôs ao Conac, com apoio da Fazenda, Defesa e DAC (sim, o DAC), a liberdade tarifária.

O Brigadeiro Grossi (Venâncio Grossi), ao assumir o DAC, não sei se por convicção ou por estratégia de preservação, defendeu o regime de liberdade tarifária. Me lembro que na época fiquei preocupado em perder o apoio da Fazenda para a tese da ANAC.

O Conac, mediante a Resolução nº 7/2001 de 28 março, implantou a liberdade tarifária no país em 76 cidades que correspondiam, na época, a algo como 90 % do mercado aéreo. Seis meses mais tarde a liberdade tarifária foi generalizada para todos os pontos por Portaria do Ministério da Fazenda. O Ministério da Fazenda, pela Lei nº 9.069/95 (Lei do Plano Real), era o órgão que tinha poder legal para retirar controles de preços dos produtos e serviços.

Como curiosidade e para perceberem como o tema era complicado, o Cotaer temia que o Conac não aprovasse a proposta de liberdade e levou para reunião, como plano B, duas propostas: uma que liberava as tarifas entre 11 cidades e outra entre 76 cidades, para que os conselheiros escolhessem entre uma abertura cuidadosa e outra mais ousada.

Junto com a resolução, o Ministério da Defesa soltou nota à imprensa:

‘O Ministério da Defesa informa, por meio da resolução Conac nº 7/2001, que foi deliberado pelo Conselho de Aviação Civil a aprovação da prática de liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos e nas ligações ponto a ponto entre os seguintes aeroportos...’

Esse foi o primeiro passo concreto da liberdade tarifária no Brasil, mas eu a cito essa resolução por duas razões: primeiro porque muitos atribuem ao MF essa primazia e segundo porque a nota terminava assim:

‘essa resolução tem por objetivo antecipar o processo de liberação tarifária no setor aéreo já contemplado no projeto de lei que cria a Agência Nacional de Aviação Civil’.

Em resumo, em 2001, quatro anos antes de ser criada, a ANAC já estava mudando a cara da aviação brasileira.

A decisão tomada no colegiado pelo Ministério da Defesa – órgão responsável pela política de Aviação Civil no país, Ministério da Fazenda, Ministério do Desenvolvimento e do Comércio e Casa Civil visa a garantir o regime de concorrência no setor de transporte aéreo regular e seus consequentes reflexos, tanto nas políticas de preço adotadas pelas companhias aéreas como na disponibilização de seus serviços em termos de rotas e horários.

Na sua opinião, de onde vinha a resistência contra a liberdade tarifária na época, o principal motivo disso?

Visão histórica. É a mesma coisa que você me perguntar: por que existia política de substituição de importações? Havia toda uma “proteção” à indústria nacional, dentro do processo onde o estado conduzia a economia, o controle de preços estava dentro desse bojo de defesa da empresa nacional. O estado se considerava mais capaz que as forças econômicas livres. A cultura da inflação estava presente, tinha gente que defendia que um pouco de inflação era bom. Isso persistiu por uma geração inteira, não era um privilégio da aviação.

O Conac fez cobertura política adequada para o processo de alteração do sistema de aviação civil?

O Conac foi nossa primeira vitória no caminho que levou à ANAC. Ele foi um eficiente fórum político, com ministros de primeira linha comparecendo às reuniões e deliberando sobre questões difíceis e objetivas mediante resoluções (é uma pena que no site da SAC-PR as Resoluções do Conac aparecem só a partir de 2007).

Para conseguir isso criamos uma estrutura técnica que debatia os principais temas e encaminhava as decisões ao Conac. Essa comissão, que se chamava Cotaer, de fato produziu a reforma do sistema e a criação da ANAC.



Foi quando eu conheci o Guarany (Marcelo Pacheco dos Guarany, ex-diretor de Regulação Econômica de outubro 2007 a março de 2010 e diretor-presidente da ANAC de julho de 2011 a março de 2016). Marcelo Guarany era um jovem quadro do Ministério da Fazenda e começou como suplente do Franco (Francisco de Assis Leme Franco, Secretário-adjunto da Secretaria de Acompanhamento Econômico do MF/Seae), assumindo logo depois a posição de titular. Marcelo era defensor da concorrência e as suas consequências de liberdade tarifária, liberdade de oferta etc.

Então eu vi no Ministério da Fazenda um grande aliado, pela primeira vez, um aliado forte para acabar com a tarifa controlada, com a rota dada e com outras intervenções do regulador. Tínhamos um grande apoio na Casa Civil, que tinha que ter uma postura de isenção formal, então, agora, com a Fazenda, tínhamos um aliado com a concorrência em seu DNA.

Com a Casa Civil e a Fazenda estávamos evoluindo bem, mas faltava um grupo técnico de suporte dentro do próprio Ministério da Defesa. Nesse momento foi criado o Departamento de Políticas de Aviação Civil (Depac), que assegurou uma estrutura formal e institucional para dar suporte para esse processo.

Com isso estavam instaladas as condições técnicas e políticas para se criar a ANAC. Algumas pessoas vinculadas à aviação trabalharam no Depac, como a Clarissa (Clarissa Costa de Barros, atual Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos da ANAC). O Rigobert Lucht, que se aposentou há pouco, o Rogério Coimbra, o Cleujano Silva Cruz, o Ricardo Rocha, o Gustavo Fleury,

a Cláudia Kattar, o José Alves Montalvão Neri, a Kelli Machado, a Nilvanda Aparecida de Araujo, a Elayne Cristhine de Almeida Pinto, e outros que já saíram do setor.

Alcançada a relativa maturidade do processo, o projeto da ANAC no Congresso e editadas as primeiras 18 Resoluções do Conac com diretrizes para o setor, precisávamos estruturar o processo e criar uma Secretaria de Aviação Civil (SAC) seria o próximo e natural passo. Não conseguimos, foi a primeira de muitas derrotas.

Criada a ANAC, tentamos por outra via viabilizar a Secretaria, por meio de um planejamento de três anos e com observância das resoluções do Conac. Esse planejamento tinha oito macros objetivos, 103 projetos com R\$ 34 milhões assegurados para o primeiro ano (2008) e com projetos na sua grande maioria voltados para o setor do transporte aéreo e não para ANAC. O planejamento da ANAC era competência da SAF. Quem tiver a curiosidade pode dar uma olhada no primeiro regimento interno da ANAC e vai perceber isso com clareza, grande parte das competências da SEP, se não todas, nada tinham a ver com um órgão regulador. Bem, essa foi a segunda derrota, a SAC foi criada no Ministério da Defesa por um grupo que não tinha participado do processo de reformulação da aviação civil, sem *links* de cooperação e num clima de guerra entre ANAC e SAC/MD. Perdemos a oportunidade e essa segunda tentativa acabou sepultada no 'caos' interno que o 'caos' externo da politização do 'caos' aéreo provocou na agência.

Mas com o Depac vocês conseguiram internalizar a ideia lá dentro do Ministério da Defesa?

As prioridades do Depac eram: Política de Aviação Civil sustentada e integrada do transporte aéreo, infraestrutura aeroportuária, indústria aeronáutica, controle do espaço aéreo, modelo institucional da aviação civil e modelo de sustentação da aviação civil. Tinha até algumas concessões a um certo intervencionismo. As linhas essenciais. Por que as linhas essenciais? O DAC tinha uns sistemas de subsídios aos quais nós éramos contrários, exceto no caso de linhas essenciais. Para você atingir um lugar remoto na Amazônia, não seria, de maneira alguma, comercialmente, então a gente considerava linha essen-

cial, também inspirado na *deregulation* norte-americana. Hoje voltamos a falar de subsídios e espero que sejam para linhas essenciais, senão, será uma volta ao passado.

O Depac existiu até a criação da SAC, do Ministério da Defesa. Mas quando foi criada a SAC/ MD já eram outros valores, porque havia uma diferente percepção de como deveria ser conduzido o processo, e o Conac some como ator efetivo. Uma pena, existe toda uma história da criação da ANAC de 2001, 2002, 2003... que sumiu. As resoluções de origem do Conac, as que deram os primeiros encaminhamentos, sumiram. Aparentemente o último chefe do Depac revisou as resoluções do Conac, mantendo os números, com uma metodologia que provocou a perda da memória do que eram as resoluções iniciais, assim como também se perdeu parte da história da ANAC de 2006 /2007. São lacunas que um dia talvez a ANAC possa recuperar para entender melhor suas origens.

Como foram os primeiros anos da ANAC?

Antes de falar sobre os primeiros anos da ANAC gostaria de fazer uma correção histórica. Muitas vezes me apropriei de um sentimento antimilitar e o fiz de forma calculada, apesar de ter claro que a questão era de conceitos diferentes da aviação e não era uma questão civil X militar. Nesse período eu conheci alguns militares que tiveram a paciência de ensinar um despreparado civil e que o fizeram porque percebiam que a ANAC era inevitável e, assim sendo, queriam o melhor possível para a futura aviação civil, apesar de terem convicção pessoal de que o melhor seria continuar sob o controle do DAC.

Conheci o Brigadeiro Renato Costa Pereira como Presidente da Cernai, na época muito poderosa pois definia os acessos internacionais. A Cernai era um grande fórum de debate da aviação internacional e foi lá que em 1995, como representante do Turismo, apreendi minhas primeiras lições de aviação civil. No tempo que esse fórum foi se expandindo, entrou o MF, MIC e outros atores. (De certa forma lá se viabilizaram as primeiras alianças pró-liberalização da aviação e consequentemente a viabilização da ANAC).

Brigadeiro Renato amava o que fazia, essa é a característica entre os que vieram para compor um número e os que vieram para fazer a diferença. Esse grande democrata brasileiro me deu o privilégio de compor a equipe que negociou o Tratado de Fortaleza firmado em 1996. Daquela época me lembro de um discurso de improviso dele, em Santiago do Chile, no qual, na defesa do Acordo, ele falou sobre comunidade, sobre integração, sobre a ausência de fronteiras no ar. Discurso filosófico porém ao mesmo tempo pragmático, que pesou na viabilização do acordo. O acordo de Fortaleza tinha ingrediente de modernidade, suas cláusulas podiam ser alteradas por acordo administrativo, ou seja, se dois ou mais países resolvessem alterar / liberar / mudar qualquer cláusula, podiam fazer em nível de autoridade aeronáutica, sem novas, demoradas e complexas negociações parlamentares. Para se obter essa flexibilidade do conjunto inicial dos países negociadores, tivemos que acordar que sua primeira versão tratasse especificamente de voos de fronteira, estratégia crucial para aprovação. Infelizmente. Mais tarde não tivemos competência para preservar e expandir o acordo e, como usualmente fazemos, começamos outro. No fim, por exaustão, os caminhos da América do Sul foram abertos pela fusão e incorporação de empresas e expansão dos acordos bilaterais.

Brigadeiro Renato assumiu a Secretaria Geral da OACI. Homem brilhante e dedicado, ao qual a aviação deve o devido reconhecimento. Falar em Renato sem mencionar o Brigadeiro Mendonça (Ruy Messias de Mendonça) seria injusto. Sempre que encontramos um grande protagonista existe aquele que ajuda a escrever o roteiro, arruma o cenário e põe em ordem os atores coadjuvantes. Brigadeiro Mendonça foi essa pessoa, me ensinou muito também.

Brigadeiro Guido (Guido Resende de Sousa). Não conheço a história militar do Brigadeiro, foi o único com quem tive uma briga pública. Eu sempre fui exageradamente nacionalista, um nacionalista racional, numa discussão sobre defesa do mercado e das empresas ele me chamou de 'entreguista', o que me ofendeu terrivel-

mente e eu respondi quem era entreguista. Felizmente o grupo do ‘deixa disso’ era grande. Me lembro do incidente porque, mais tarde, ao trabalhar com ele no CBA, encontrei o melhor exemplo de disciplina e de dedicação à aviação. Dentre todos os envolvidos no processo, ele foi um dos expoentes da revisão do CBA que ocorreu entre 1999/2000, seguindo os acordos celebrados sem pender para um lado ou outro. Naquele momento se dividia entre a ANAC e o Decea o controle da aviação civil e ele foi o juiz justo da barganha.

Era o único entre os participantes que tinha conhecimento profundo dos vários segmentos que envolvem a aviação e sabia localizar o mundo real na expressão da Lei. Superado o incidente, passei a respeitosa e me dirigir a ele como o Brig. Rábula. Brig. Guido foi exemplo de paciência, honestidade e disciplina, teria sido fácil, muito fácil ele enganar o Alex e uma diminuta equipe de não conhecedores. Espero sinceramente que ele tenha me desculpado pelos meus arroubos.

Outro militar que me marcou, me ensinou e pelo qual tenho grande admiração foi o Brigadeiro Grossi, que, como os demais, tinha convicção que a ANAC era um erro. Apesar de estar lutando por suas convicções, Grossi recebeu ordem para a transição e a disciplina militar ao lado de sua dedicação pela aviação o fez incorporar ao orçamento do DAC, em época de vacas magras, sedes regionais para a futura ANAC, das quais Porto Alegre e Brasília são exemplos. Grossi entendia muito de aviação e não tinha problema em ensinar a quem estivesse disposto a apreender. Tenho lembrança da firmeza de Grossi em momentos críticos como em 2002, quando a *FAA* questionou a capacidade do Brasil em assegurar a segurança operacional e o Governo constituiu comitiva para ir a Washington dar explicação para os gringos e apresentar compromissos para reverter a situação.

Como todos nós, ele estava nervoso, óbvio, mas se portou, na frente dos americanos, como se estivesse dando um passeio no parque e eu até acreditei que faríamos tudo

aquilo que prometemos e os americanos também. E pior, nós fizemos, digo nós porque naquele momento crítico, o papel do Ministério da Defesa foi relevante e nós trabalhamos para contornar o problema.

Sua dedicação pela aviação às vezes era maior que a disciplina. Na convenção de 2003 na OACI, dois anos antes da criação da ANAC, ele se entusiasmou na defesa de um ponto que considerava relevante para a aviação brasileira, tomou a palavra de um oficial de patente superior que chefiava a delegação e defendeu a posição brasileira. Dizem as más línguas que essa foi a razão de ele não atingir o posto de Tenente Brigadeiro, mas isso faz parte da estória e não sei se faz parte da História.

Vários outros militares foram relevantes e deram importantes contribuições à criação da ANAC. O Brigadeiro

“ *Sua dedicação pela aviação às vezes era maior que a disciplina.* ”

Mayron (Mayron dos Santos Pereira) foi um desses que tinha a terrível missão de obter no sistema DAC, que era pulverizado, dados consolidados que dessem consistência à futura agência. O que eles tinham em comum: amor à aviação, disciplina e convicção que a ANAC era um erro.

O Comandante da Aeronáutica, Carlos Batista, apoiou o acordo de divisão da aviação entre Decea e ANAC, que não foi celebrado por ele e, mais do que isso, ele queria mudar o nome do Comando da Aeronáutica para Força Aérea Brasileira (FAB). Ele acreditava que a manutenção de atividades civis no Comando tirava o foco militar. Uma das vezes em que estive com ele, sempre acompanhando Varandas, nosso secretário, tivemos um fato no mínimo peculiar. Discutíamos o destino do Cenipa. Eu tinha e tenho fortes convicções de que o Cenipa estava destinado a ser uma agência independente, já havia mani-

festado isso publicamente e o resultado é que não tinha argumentos para puxar o Cenipa para a órbita da ANAC. Dúvida no ar, foi chamada para reunião a consultora jurídica do Comando à época, uma advogada gaúcha com grande prestígio entre os militares, e ela definiu que seria uma unidade do Comando.

Para que entendam o ocorrido preciso explicitar nossa estratégia: como não conseguimos reformular o CBA, a linha foi incorporar todas atividades que fossem possíveis à ANAC, partindo do pressuposto que, estando na órbita civil, corrigiríamos com mais facilidade os erros do modelo. Essa é a razão pela qual a ANAC, no primeiro momento, incorporou as atividades de estudos, pesquisa e fomento e porque tivemos uma superintendência para tratar desses assuntos.

O que você gostaria de dizer para encerrar esta entrevista?

Duas coisas: primeiro quero contar uma história ou estória, cada um deverá julgar, e depois quero deixar um desafio e uma mensagem. O embaixador José Viegas, Ministro da Defesa, com a discrição típica de um embaixador, foi aliado importante da criação da ANAC, apesar de não corroborar de todas as teses do grupo. Ocorre que, no final de 2004, tivemos uma crise entre o MD e as Forças Armadas, nada a ver com a ANAC, mas para contornar a crise foi nomeado Ministro da Defesa esse grande brasileiro, José Alencar. A missão do Ministro era pacificar o MD, o que ele fez com mineira habilidade. Não seria possível a pacificação tirando poder de uma das partes, então o jogo parou, o DAC cresceu.

O então Ministro do Turismo, Mares Guia, também mineiro, passou a demandar no Congresso Nacional e na mídia forças políticas para aprovação do projeto. José de Alencar, quieto, elogiava o DAC sempre que possível. Chegamos, enfim, ao último capítulo na Câmara dos Deputados, onde comissão especial com caráter terminativo encaminharia o projeto ao Senado.

Última sessão, presentes o Ministro de Estado do Turismo e da Defesa, Mares Guia abriu a audiência com um dis-

curso que durou horas falando, com o brilhantismo que lhe é peculiar, na defesa da ANAC e dos mercados. O dirigente da sessão passou, então, a palavra ao Ministro da Defesa e Vice Presidente da República, homem conhecido pela facilidade de expressão e capacidade de convencimento, e ele disse: 'Depois dessa brilhante apresentação do Ministro do Turismo, o que eu posso dizer exceto concordar com ele?'. Estava aprovado na Câmara o projeto de lei que criava a ANAC, mais uma vez com o protagonismo do turismo, e graças à incrível capacidade mineira de fazer política.

Segunda coisa é deixar uma mensagem e desafio lembrando aos 'ANAQUIANOS' que a Lei Complementar nº 97, de 1999, não disse apenas que Lei criaria uma Agência. Também estabelecerá quais atividades (previstas nos incisos I e IV do artigo 18) deveriam ser assumidas pela agência:

I - orientar, coordenar e controlar as atividades de Aviação Civil.


IV - estabelecer, equipar e operar, diretamente ou mediante concessão, a infraestrutura aeroespacial, aeronáutica e aeroportuária.

Essa foi a pior derrota, é a parte do modelo que falta para completar.

Conto isso para que meus jovens colegas saibam que a ANAC não foi uma jogada burocrática criada para gerar empregos ou para simplesmente democratizar ou 'civilizar' a aviação. Ela é o resultado de um projeto pensado, analisado e muito debatido, de muito trabalho e de convicções de centenas de profissionais. Projeto ainda não concluído de um novo sistema de aviação civil.

A ANAC, se seguir no atual caminho, estará pronta como regulador em dois ou três anos, quando deverá estar preparada para o próximo passo, que é assumir a regulação do controle do espaço aéreo, o que depende da concessão da parte operacional dessa atividade e também de termos uma política setorial madura. Meu muito obrigado!





2006

CARLOS EDUARDO MAGALHAES DA SILVEIRA PELLEGRINO CARLOS EDUARDO PEREIRA DUARTE CARLOS EDUARDO PESSANHA COUTO CARLOS EDUARDO PIRES DE MELO CARLOS EDUARDO RESENDE PRADO CARLOS EDUARDO SILVA DA COSTA CARLOS EURICO XAVIER DE CASTRO CARLOS FELIPE TOGNOLI DE SA CARLOS FELLIPE MOTTA MONTEIRO CARLOS FREDERICO GRAVE SCHONHARDT CARLOS GERK FILHO CARLOS HENRIQUE BERNARDO CARLOS HENRIQUE DE OLIVEIRA CARLOS HENRIQUE GOMES CARLOS HENRIQUE KUHLMAN NOGUEIRA CARLOS HENRIQUE MANOEL RIBEIRO CARLOS HENRIQUE REIS FONTOURA CARLOS HENRIQUE RODRIGUES DE SOUZA CARLOS HENRIQUE VON MUHLEN DE SALES CARLOS HIROAKI OBA CARLOS IGOR FERNANDES MENDES CARLOS JACQUES DA SILVA JUNIOR CARLOS JOSE DA SILVA CRUZ CARLOS JOSE FONSECA CARLOS LEAL FERREIRA CARLOS MAGNO BARBOSA DO AMARAL JUNIOR CARLOS MANOEL CRUZ E ABREU CARLOS MARIO DE TOLLA ZEITOUNE CARLOS MAURO DE VILELA SILVA CARLOS MAYER RODRIGUES CARLOS MONTINO DE OLIVEIRA CARLOS RAFAEL ABUD CARLOS RAFAEL PIRES DA CONCEICAO CARLOS ROBERTO BORGES DE OLIVEIRA CARLOS ROBERTO DA CRUZ NETO CARLOS ROGERIO REIS PRATA CARLOS ROHEN MORAND CARLOS WEBER DE OLIVEIRA FERREIRA CARLSON ALVES DE ALMEIDA CARMEM MARTINS HENRIQUE CARMEN CINIRA ALVES DE LIMA SOUZA CAROLINA ALMEIDA IGNACIO DE OLIVEIRA CAROLINA ARAUJO MEIRA CAROLINA CAMILA DA COSTA CAROLINA CARDOSO CORDEIRO CAROLINA DINIZ CABRAL CAROLINA DOS SANTOS AMORIM CAROLINA DOS SANTOS COSTA CAROLINA GRANGEIRO DE SANTANA CAROLINA JUCA RODRIGUES DE BRITO CAROLINA KAZUE GABARRON UMETA CAROLINA MARTINS SOARES DE OLIVEIRA CAROLINA PEREIRA DA SILVA CAROLINA ROCHA DO AMARAL CAROLINA SALETE GOMES SANTOS CAROLINA SANTOS DE MENDONCA CAROLINA SAYURI DE CARVALHO SHIMOIDE VIEIRA MATSUTANI CAROLINA SILVA CANEDO CAROLINA TIGGEMANN CAROLINE ALVES RIBEIRO CAROLINE BOMFIM MENDONCA CAROLINE COSTA TAMAOKI CAROLINE CRISTINA DE FIGUEIREDO DIAS CAROLINE DE SOUZA CEZARIO CAROLINE DOS SANTOS ELESBAO CAROLINE GAERTNER MARTINS CAROLINE GOLL CAROLINE LOPES DA SILVA CAROLINE MENDONCA CAROLINE SANTOS CAROLINE SOUZA DOS SANTOS CAROLINNE EDUARDA CADETE FREIRE CAROLINNE FLAVIANE PAIVA GONCALVES DA SILVA CASSIA VITA DE AVILA CASSIO CAMILO VAZ CASSIO CASTRO DIAS DA SILVA CASSIO DE LIMA GEHLEN CASSIO FELIPE BUENO CASSIO GIULIANI CARVALHO CASSIO MOUFARREGE NUNES FERREIRA CASSIO VINICIUS DA SILVA CATARINE DE SOUZA CARDOSO CATIA BORGES FRANCO BERNARDO CATIA REJANE DA CUNHA LESSA CAUBI BATISTA DE SOUZA CAUE HENRIQUE MARDOCK CAYRA CAMPELO CASTRO CECILIA CARVALHO NUNES CECILIA DIAS DE MORAES CECILIA MALTA JUCA CAMPOS CECILIA MARIA LOPES DA CUNHA DA SILVEIRA CELIA GARRIDO RODRIGUES CELIA TECHELATCKA MARTUCCI CELIO EUGENIO DE ABREU JUNIOR CELIO VILLA DE CARVALHO CELSO AUGUSTO RODRIGUES SOARES CELSO DA SILVA ANDRADE CELSO JOSE LEAO E SILVA CELSO LUIZ DE CARVALHO CELSO TAVARES CELSO VALDOMIRO CENDRA CERES NOLETO SILVA BERTOLINO CESAR AUGUSTO DA FONSECA LESSA CESAR AUGUSTO DE ARAUJO E BARROS CESAR BRIZIO DE OLIVEIRA CESAR COSTA VIANA CESAR FILIPPINI IERARDI CESAR HUMBERTO FERREIRA CESAR QUINTANILHA DE ALMEIDA CESAR RODRIGUES HESS CESAR ROSITO CESAR SILVA FERNANDES JUNIOR CESAR CESARE CIARI DOS SANTOS CHANDRE DE ARAUJO COSTA CHARLES BRONSON DIAS CHARLES COELHO JEOLAS CHARLES GERMANO CHATTI FILHO CHARLES LEAL CHARLES LOPES ALVES BARRETO CHARLES SILVA DANTAS CHREIVA MAGALHAES MALICK CHRISTIAN ANDRE HADDAD GOVASTKI CHRISTIAN DUVOISIN CHRISTIAN FREITAS PEREIRA CHRISTIANO BELCULFINE ANTONIO CHRISTINE FRANCISCA DE SOUZA ROSA CICERO CRISPIM MARQUES FEITOSA CICERO FREIRE DA COSTA NETO CIDINEA MOURAO DESOUSART CILUA BORGES DOS SANTOS CINTIA APARECIDA DE NADAI SCHUNK CINTIA APARECIDA DO NASCIMENTO CINTIA DE OLIVEIRA BIZARRIA CINTIA DE PAULA VALERIO CINTIA PAIVA LIZARDO CINTIA VIANA E SILVA CIPRIANO TEIXEIRA DA SILVA CIRO ROCHA ACTIS CLARA FERREIRA CERQUEIRA PINTO CLARA FREITAS ROCHA CLARIANA BARROS MARQUES CLARICE BERTONI LACERDA RODRIGUES CLARICE DE MORAES CARDOSO FEITOSA CLARICE NADER PEREIRA CLARISSA BORTOLUZZI CARDOSO CLARISSA COSTA DE BARROS CLARISSA JAHN STURZBECHER CLARISSA PIRES DE ARAUJO CLARISSA VIANA FLORES CLAUDELUCI LEOPOLDINO MONTALVAO CLAUDIA ALVES DA SILVA CLAUDIA CARVALHO TEIXEIRA CLAUDIA CRISTINA KAWAMURA MALKE CLAUDIA DA SILVA PEREIRA CLAUDIA DELIBERAI CLAUDIA HENRIQUETA CONDE ROSA CLAUDIA LIMA BANDEIRA E SILVA BUARQUE CLAUDIA LUCIA FERREIRA ASHTON CLAUDIA MARIA SIQUEIRA DOS SANTOS CLAUDIA MARTINS DA SERRA CLAUDIA NUNES DE VASCONCELOS CLAUDIA PAULICH LOTERIO CLAUDIA REGINA AMADOR DOS SANTOS CLAUDIA SANTOS GUIMARAES ALVES CLAUDIA THAIS LIMA DE ARAUJO CLAUDINEY APARECIDO DA SILVA CLAUDINEY DOS SANTOS JUNIOR CLAUDINNA MARCIA CASTANHEIRA PIRES CLAUDIO BESCHIZZA IANELLI CLAUDIO CELSO SOARES DE OLIVEIRA CLAUDIO DA SILVA LAGO CLAUDIO DA SILVA SAMPAIO CLAUDIO DE OLIVEIRA SANTOS CLAUDIO DETOMMAZO MUNIZ CLAUDIO MANOEL DA CUNHA CLAUDIO PASSOS SIMAO CLAUDIO ROCHA DAMES MONTEIRO CLAUDIO ROGERIO SANTOS GRAMACHO CLAUDIO VICENTE CAVALCANTI CLAUDIO XAVIER DA SILVA CLAUDIOMAR MATIAS ROLIM FILHO CLAYTON MARQUES LIMA CLEBER ALEXANDRE BUSCH CLEBER DIAS MOTA CLEBER LEITE DE OLIVEIRA CLEBER LIMA SILVA CLEBER RUFINO CLEBIO FELIPE ABREU DA SILVA CLECIO VINICIUS BATISTA E SILVA CLECIUS NERBY ALVES DA ROCHA CLEIDE DE ANDRADE GOMES CLEIDE FAGUNDES ATIENSE CLEIDIANE BASILIO NEVES CLELIA DAYANA GODINHO SILVA CLENILSON PEREIRA COSTA CLEONILSON DOS REIS FERREIRA CLESIO SOARES DE MOURA CLESIO JOSE DA FONSECA FILHO CLEUDIMAR REIS DE OLIVEIRA CLEUJANIO SILVA CRUZ CLEUSA MARIA PIMENTA MOREIRA CLEUTON DE JESUS MARQUES DOS SANTOS CLEVERSON LUIZ ALVES DOS SANTOS ROCHA CLEYDE WERNECK ALEXANDRE CLEYDSON FREIRE DE SOUZA ALMEIDA CLEYSON BATISTA FREIRE CLOVIS MARTINY CLOVIS REYNAN ALVES FERRARI CONDE FOUA ANDERAO CONRADO KLEIN DE FREITAS CONRADO MOURA DA COSTA FRANCO CORINA PEREIRA DA CUNHA COSETTE ESPINDOLA DE CASTRO COSME LEANDRO DO PATROCINIO CRISTIAN RODRIGUES MARTINS CRISTIAN VIEIRA DOS REIS CRISTIANA RIBEIRO DOS SANTOS ALIVERTI CRISTIANE APOLINARIO PENETRA CRISTIANE BORRIGNO CRISTIANE DA SILVA SANTANA CRISTIANE MENDES DE SOUZA CRISTIANE VAZ GUIMARAES CRISTIANO BICHARA LEAL CRISTIANO MACHADO CESARIO CRISTIANO VIANA SERRA VILLA CRISTINA GONCALVES DOS SANTOS CRISTINA LEAL GOMES CRISTINA VINAS CUSTODIO DA CRUZ FIDALGO CYNTHIA MARIA ROBBE MATHIAS DACIANNY DAMIANA MENEZES RODRIGUES DAFNE ALVES BUSTAMANTE SA DAIANA CARVALHO DA FONSECA DAIANE CARVALHO LIMA DAIANE CONDE DA COSTA DAIANE FERREIRA DE OLIVEIRA DAIANE OLIVEIRA DA LUZ DAIANE RIBEIRO DE SOUZA DALE LOUISE GOMES GINTNER DALIDE BARBOSA ALVES CORREA DALILIAN LUIZ DO SERRO DALMO MOREIRA JUNIOR DALTON FERREIRA MACHADO DAMASIO VOGADO DAMIAO SILVA DE ARAUJO DANIANE REIS DA PAIXAO DANIEL ALVES DA CUNHA DANIEL AUGUSTO COSTA SOARES DANIEL BAETA CAMPOS DANIEL BONA SOUSA DANIEL BORGES DE MORAIS DANIEL BRITO RODRIGUES DANIEL CAMPOS DA SILVA DANIEL CARLOS PINHEIRO PEREIRA DANIEL CORREA CABRAL DANIEL DE MEDEIROS SCORTEGAGNA DANIEL DIAS DA SILVA DANIEL DO ESPIRITO SANTO MACEDO DANIEL FERNANDES DE SIMOES BRANCO DANIEL GULMINE DA SILVA DANIEL HENRIQUE PIRES DO AMARAL DANIEL HENRIQUE RORIZ MARTINS DANIEL JUNKES NETO DANIEL KOHWALTER CATARINO DANIEL MEIRELLES FERNANDES PEREIRA DANIEL NICOLATO EPITACIO PEREIRA DANIEL NOGUEIRA FILHO DANIEL OSIAS LIMA DE ALMEIDA DANIEL PERFEITO HESKETH DANIEL PESSOA MARTINS CUNHA DANIEL PICOLO CATELLI DANIEL RAMOS LONGO DANIEL REZENDE ANTUNES DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS DANIEL ROCHA DE CERQUEIRA DANIEL RODRIGUES ALDIGUERI DANIEL ROSSO DANIEL SALDANHA FRANCISCO DANIEL SOUSA DA SILVA DANIEL TAVARES DOS SANTOS DANIEL VAGNER DA SILVA MARCILIO DANIEL VIEIRA SOARES DANIEL WERNECK GONCALVES DANIELA ALENKERT RIBEIRO ROLIM DANIELA CAMARA AMARAL SAVINI DANIELA CERVO DE TOLOZA DANIELA DA SILVA SANT ANNA DANIELA LIBANO SOARES DANIELA LOVATO DANIELA MARIA DOMINGUEZ COSTA DANIELA PATRICIO RAMOS DANIELA SANTANA FEJO DANIELA SUSANA PIMENTA DANIELA TOMAZZETTI URROZ DANIELE ALMEIDA JACOBINA VIEIRA DANIELE BARROS DUARTE DANIELE DA HORA NEVES DANIELE REGINA DA SILVA NASCIMENTO DANIELE TEIXEIRA SOUZA PEREIRA DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO DANIELLE AGLE MACHADO ARAUJO DANIELLE CORREA DO RIO NOVO DANIELLE DA CONCEICAO BARROSO DANIELLE NOGUEIRA FREIRE DANIELLE OLIVEIRA ANDRADE DANIELLE PASCOAL SOARES ELLER DANIELLE PINHO SOARES ALCANTARA CREMA DANIELLE XAVIER DE SANTANA DANIELLY APARECIDA DE SOUZA DANILLA FONSECA GODOY VELOSO DANILLO RONNEY DAMAS DANIEL DANILO DE LEMOS BOECKEL DANILO FIANI BRAGA DANILO MORAIS DOS SANTOS DANILO PARRA DANILO RIBEIRO LEMOS DANILO SILVA PASSOS DANNIEL FERREIRA LEITE DANNIEL GOBBI FRAGA DA SILVA DANUZA SANT ANNA MARINO DANYELLE CRISTINA LOBO DE LIMA DARCI GELSON PETRI DARCIO MOTA DE AMORIM DARCY BICHARRA DARIO ALEXANDRE TAVARES TAUFNER DARLAN SILVA SANTOS DARNEY ARMANDO AROZI MOLINA DAVI DE MATTOS CARREIRO DAVI DINIZ DA SILVA DAVI PAES DE OLIVEIRA DAVID DA COSTA FARIA NETO DAVID IAGO NERES DOS SANTOS DAVID QUEIROZ PINTO JUNIOR DAVID SIQUEIRA PARAGUASSU REIS DAVID TEIXEIRA DE ABREU DAVIDSON TARQUINO DA COSTA DAVIS ROHR CARDOSO DAYANA MIRANDA ROSA DAYANE ELLIS CARVALHO DE PAULA DAYSE MONTEIRO DE CARVALHO SANTOS DEBORA AZEVEDO DOS REIS DEBORA DE ANDRADE MELO DEBORA DE OLIVEIRA DOS SANTOS FERREIRA DEBORA DO NASCIMENTO DEBORA GATTO VIEIRA DEBORA RENATA FERREIRA DA SILVA DEBORAH BASTOS DUARTE DEBORAH DIAS GOLDMAN DEBORAH RAYANE SIMOES DA SILVA DEBORHA MAIRA CHAVES DE CARVALHO DEILLANY RIBEIRO BRITO DEISE CARLA BIOZA PINTO FERREIRA DEISE JOSE SILVA DOS ANJOS DEISE MENEZES NASCIMENTO DEISE RODRIGUES SILVA DA COSTA DELVECCLIO MARQUES TRIVELATO DEMERVAL FERREIRA LIMA DENILSON DO NASCIMENTO DA SILVA DENIS BECKER DENIS DE MOURA SOARES DENIS DE QUEIROZ BRAZ DENIS MORAES FASSANO CESAR DENIS RIBEIRO FRANCA DENISE CARVALHO CHAVES DENISE CARVALHO DOS SANTOS DENISE DE MORAES PETRONI DENISE FERREIRA DE OLIVEIRA DENISE LISBOA BATISTA DENISE MACHADO ARAUJO DE ASSIS DENISE MARCAL SOARES PEREIRA DENISE MARIA AYRES DE ABREU

2006 - A INSTITUIÇÃO DA ANAC

A Lei de Criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005) estabeleceu o prazo de 180 dias para a publicação de Decreto do Poder Executivo para dispor sobre a instalação e a estrutura organizacional da Agência, bem como aprovar o seu regimento. Em 20 de março foi publicado o Decreto nº 5.731/2006, que marcou o início das atividades da Agência.

Para comandar a Agência recém-criada, o Presidente Lula nomeou o engenheiro mecânico Milton Zuanazzi. Pós-graduado em sociologia e especialista em Análise Política, ocupou de 2003 a 2006 o cargo de secretário nacional de Políticas de Turismo, além de ter sido ministro interino do Turismo e de ter coordenado a elaboração e execução do Plano Nacional de Turismo. Além dele, também tomaram posse em 20 de março de 2006 os diretores Denise Abreu (mandato de quatro anos), Jorge Velozo (mandato de cinco anos) e Leur Lomanto (mandato de quatro anos). Outro diretor, Josef Barat, seria nomeado em agosto do mesmo ano, para um mandato de três anos.

Com sua instituição, a Agência se instalou provisoriamente no prédio da Sexta Gerência Regional, localizado no Aeroporto Internacional de Brasília. Meses depois, a ANAC ocuparia sua primeira sede: um edifício de dois andares cedido pela Infraero, também localizado no sítio aeroportuário da capital federal.

Na época, a ANAC mantinha, além da sede, sete Gerências Regionais. A numeração das Gerências Regionais (GER) seguiu inicialmente a ordem que vinha sendo adotada por décadas pelos Serviços Regionais de Aviação Civil (Serac), do Departamento de Aviação Civil (DAC). A Agência também contava com o Escritório de Aviação Civil em Curitiba (PR), a Gerência de Certificação de Produtos Aeronáuticos, localizada em São José dos Campos (SP), e unidades em diversos aeroportos, as Seções de Aviação Civil.

A estrutura interna da Agência foi aprovada pela Resolução nº 1, de 18 de abril de 2006, e contava 11 órgãos de assistência à Diretoria (entre eles assessorias, a procuradoria e a auditoria) e seis superintendências (Serviços Aéreos – SSA, Infraestrutura Aeroportuária – SIE, Segurança Operacional – SSO, Relações Internacionais – SRI, Estudos, Pesquisas e Capacitação para a Aviação Civil – SEP e Administração e Finanças – SAF).



Arquivo ASCOM/ANAC

**Primeira Diretoria Colegiada. Da esquerda para a direita:
Leur Lomanto, Josef Barat, Milton Zuanazzi, Denise
Abreu e Jorge Velozo**

Mas o ano de 2006 ficaria marcado pelo acidente com uma aeronave da GOL, em setembro, que vitimou 154 pessoas, e pelo início do que a imprensa e a sociedade chamaram de “caos aéreo”, que também arrastou-se por 2007. Com o aumento do poder aquisitivo da população e a queda nos valores das tarifas aéreas como reflexo do regime de liberdade tarifária, instituído em 2001 e consagrado com a Lei de Criação da ANAC, a demanda pelo transporte aéreo começou a crescer em ritmo muito maior que os investimentos na infraestrutura aeroportuária do país. Como resultados, a imprensa retratava diariamente aeroportos lotados, companhias aéreas desestruturadas para atender o aumento da demanda e altos índices de atrasos e cancelamentos de voos. Paralelamente, acirrou-se a crise financeira de uma das primeiras e principais companhias aéreas do país, a Varig. Tivemos ainda outro triste episódio na aviação brasileira: o acidente com uma aeronave da TAM no Aeroporto de Congonhas (SP), em julho de 2007, com a morte de 199 pessoas. Esse período de grande turbulência coincidiu com a criação da Agência, que nasceu em meio à maior crise do setor, deixando marcas indeléveis para os próximos anos.

A Varig, em crise financeira, foi arrematada pela Variglog (controlada pela Volo do Brasil S/A), com a denominação Aéreo Transportes Aéreos S/A, por US\$ 24 milhões de dólares

(cerca de R\$ 52 milhões, à época) em junho de 2006. Uma das primeiras companhias aéreas do país, a Varig, fundada em 1927 em Porto Alegre (RS), apresentava baixas financeiras há mais de quinze anos, até que a crise começou a impactar diretamente nos serviços prestados pela companhia. Cancelamentos de voos em diversos aeroportos brasileiros levaram a ANAC a adotar medidas emergenciais voltadas para garantia dos direitos dos passageiros e para a fiscalização do cumprimento das rotas operadas pela empresa. Em julho de 2006, a ANAC negou pedido da Varig de prolongação do Plano de Emergência, com cancelamento temporário de praticamente toda a malha da empresa, e determinou à companhia a manutenção de suas operações, dentro do quadro de emergência previamente autorizado, sem quebra de continuidade das atividades. No mês de agosto, a ANAC retoma Horários de Transporte (HOTRANS), *slots* e frequências que não constavam no Plano Básico de Linhas (PBL) da Varig e, no dia 1º de setembro, determinou a suspensão da execução das decisões que distribuíam as rotas da Varig que não seriam utilizadas pela nova companhia, em cumprimento a decisão da Justiça do Rio de Janeiro. No fim de setembro, a ANAC aprovou o funcionamento jurídico da VRG Linhas Aéreas S/A, empresa que arrematou o setor produtivo da Varig em leilão no mês de julho de 2006.

Paralelamente à sua estruturação e aos percalços do setor, a ANAC mantinha suas atividades. Em 30 de junho de 2006 a ANAC fez sua primeira certificação de aeronave: a Embraer 195, considerada a maior da família Embraer 170/190. Em julho daquele ano, a Agência aprovou a Resolução nº 2, de grande relevância para o mercado e cujo objetivo era regular a alocação de horários de chegadas e de partidas (*slots*) de aeronaves de linhas aéreas domésticas de transporte regular de passageiros em aeroportos coordenados, onde a infraestrutura aeroportuária e o tráfego aéreo estavam saturados. Ainda em julho, a ANAC assumiu a presidência do Conselho de Autoridades Aeronáuticas do Acordo de Fortaleza (CE), do qual fazem parte os governos do Brasil, Bolívia, Uruguai, Paraguai, Argentina, Peru e Chile. Assinado em 1996, o acordo tem como finalidade a integração dos sistemas de transporte aéreo de passageiros e carga na América Latina e o seu desenvolvimento.

Em agosto, a ANAC lançou sua logomarca, mês em que também teve início o mandato o quinto diretor, completando o quadro da Agência com a nomeação de Josef Barat.



Primeira logomarca da ANAC



Arquivo ASCOM/ANAC

Inauguração do totem da Sexta Gerência Regional, com a primeira marca da Agência

Em setembro, os helicópteros fabricados pela Helibrás - Heli-cópteros do Brasil S/A receberam reconhecimento internacional pela autoridade de aviação civil dos Estados Unidos (*Federal Aviation Administration - FAA*). O acordo também ratificou a implementação das atividades de certificação e de cooperação técnica fundamentais para a continuidade do desenvolvimento de atividades conjuntas na aviação civil entre os dois países.

Mas foi o dia 29 de setembro ficaria definitivamente na memória da aviação civil brasileira pelo acidente ocorrido pelo choque de um jato *Legacy*/Embraer da empresa *ExcelAire*, norte-americana, e o *Boeing 737-800* da empresa aérea GOL que operava o voo 1907 (Manaus - Brasília). O acidente deixou 154 mortos e uma batalha judicial que levaria anos para condenar os pilotos norte-americanos acusados de causar o acidente por não usar o *transponder*, equipamento que permitiria que a aeronave fosse identificada pelo radar do *Boeing*.

Em outubro, a imprensa noticiou que os controladores de voo do país iniciariam uma operação-padrão, o que contribuiria para índices de atrasos e cancelamentos de voo em níveis acima daqueles habitualmente registrados.



Folha de S. Paulo – 27/10/2006

A perspectiva levou o Governo federal, por meio do Ministério da Defesa, a atuar para buscar soluções aos problemas enfrentados pela categoria no país.



www.defesa.gov.br

Em novembro de 2006, a ANAC realizou sessão pública para a introdução do Sistema de Alocação de Horários de Partidas e Chegadas de Aeronaves (*slots*), conforme sua Resolução nº 2/2006, no Aeroporto de Congonhas. Os 28 *slots* foram distribuídos da seguinte forma: as companhias que já operavam no aeroporto receberam 80% dos *slots* disponíveis; as empresas BRA Transportes Aéreos e Oceanair conseguiram três pares cada uma; a GOL, a Pantanal e a TAM conseguiram dois pares cada uma; e as empresas Air Minas e Total Linhas Aéreas escolheram um par de *slots* cada uma.

Naquele mês, a ANAC também anunciou o cancelamento do uso de passes livres (uso de transporte aéreo regular a serviço), iniciado ainda no tempo do antigo Departamento Nacional de Aviação Civil (DAC), sendo regido pela Instrução de Aviação Civil (IAC) nº 002/99.

Em dezembro, novo incidente abalou o desempenho do transporte aéreo brasileiro. Uma pane no sistema de comunicação do Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo (Cindacta 1), no dia 5 de dezembro, impediu a operação de voos em Brasília, afetando o restante do país. A falha de comunicação no sistema de frequências do controle aéreo gerou uma série de atrasos também nos demais aeroportos que fazem parte do sistema do Cindacta-1, como é o caso de Congonhas e Guarulhos (SP), Confins (MG), Galeão (RJ) entre outros. O problema levou a ANAC a cancelar todas as decolagens dos aeroportos de Confins, Brasília e Congonhas, com exceção da ponte-aérea (Rio-São Paulo), por conta das falhas nos contatos entre a torre e as aeronaves. Os voos só puderam ser operados durante a madrugada.

Nos dias que antecederam o Natal, muitos problemas decorrentes de atrasos e cancelamentos de voos foram registrados, gerando enormes filas em aeroportos e grande quantidade de passageiros sem embarcar. Os problemas foram causados por condições meteorológicas que interromperam as operações no Aeroporto de Congonhas (SP) e pela manutenção não programada que deixou seis aeronaves da companhia TAM Linhas Aéreas sem voar. As operações da empresa também foram impactadas por falhas no provedor da companhia no Aeroporto do Galeão (RJ).



Portal G1 – 22/12/2006



Portal G1 – 23/12/2006

À época, a ANAC foi a público explicar que, se a integração das malhas aéreas das empresas brasileiras tem efeitos positivos, como a redução do preço das tarifas aéreas, por outro lado, pode gerar um efeito dominó com atrasos em toda a malha do país, que pode levar de 24h a 48h para ser totalmente restabelecida. Diante da situação, a Agência também determinou a suspensão da venda de bilhetes aéreos da companhia até que todos os passageiros que já tivessem adquirido bilhetes fossem embarcados.

Para evitar que os problemas do transporte aéreo observados no Natal voltassem a acontecer, a ANAC e outras autoridades do setor (Ministério da Defesa, Infraero e Aeronáutica) anunciaram, em 28/12/2006, um plano de emergência com medidas preventivas. Uma delas proibia o cancelamento de voos pelas companhias aéreas até o dia 2 de janeiro de 2007, procedimento comum adotado pelas empresas em casos de pouca procura por determinados voos



Portal do Diário do Grande ABC – 22/12/2006

O mercado em 2006

Em 2006, a oferta doméstica registrou um crescimento de 18% em comparação a 2005. A demanda por voos teve aumento de 14% e a ocupação de aeronaves ficou em 71%. Operaram no Brasil 21 empresas brasileiras e 35 empresas estrangeiras regulares de tráfego de passageiro com voos para 34 países. O número de passageiros no transporte aéreo doméstico e internacional foi de 54 milhões de pessoas. A frota de aeronaves registradas no Brasil foi de 14.114 aeronaves, incluindo os jatos das grandes companhias aéreas, os aviões e os helicópteros particulares, os táxis-aéreos, as aeronaves usadas na agricultura, nas escolas de aviação e em reportagens, além das experimentais, dos balões e dos dirigíveis. A tarifa média do valor dos bilhetes aéreos praticada pelas empresas brasileiras em 2006 foi de R\$ 376,99.

MAURÍCIO JOSÉ ANTUNES GUSMAN FILHO

*Chefe da Assessoria de Articulação
com o SIPAER (ASIPAER)*

Perfil

Oficial da reserva da Força Aérea, com formação na área de administração de empresas, pós-graduação em recursos humanos e gestão da aviação civil (UnB). Possui também formação na área de segurança de voo, com curso completo de investigação de acidentes do Cenipa. Detentor da licença de Piloto de Linha Aérea (PLA), habilitado em aeronaves MNTE, MLTE, LRJT, E110, DA10, CSE5, B737 e B767. Chefe da Seção de Habilitação e da Divisão Técnica do 5º Serviço Regional de Aviação Civil - Serac 5, em Canoas-RS (1989/1993). Chefe da Divisão Técnica do 2º Serviço Regional de Aviação Civil (Serac 2), em Recife-PE (1994/1996). Chefe da Seção de Análise e Pesquisa do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - Cenipa, responsável pela elaboração de Relatórios Finais de acidentes aeronáuticos envolvendo aeronaves civis (1997/1999). Chefe da Coordenação de Relações Administrativas do Subdepartamento Técnico do DAC (2003/2005). Assumiu a Chefia do 6º Serviço Regional de Aviação Civil (Serac 6) em janeiro de 2006 e continuou como Gerente Regional da Sexta Gerência Regional (GER 6), em Brasília (fevereiro de 2006/agosto de 2009), após a instalação da ANAC. Exerceu cumulativamente, com a função de Gerente Regional da GER 6, o cargo de Gerente da Gerência Regional de Manaus (GER 7), de abril a junho 2008. Foi assessor técnico do diretor Cláudio Passos de agosto de 2009 a julho de 2015. Assumiu a chefia da Assessoria de Articulação com o SIPAER (ASIPAER) em 06 de julho de 2015.

Desde quando você atua na Aviação Civil?

Estou na Aviação Civil desde 1989, época do antigo Departamento de Aviação Civil (DAC). Primeiro, fui para o Serac 5 (órgão do DAC que, com a criação da ANAC, passaria a se chamar GER 5), em Porto Alegre (RS), para trabalhar na área de habilitação, e fiquei lá por cinco anos. De Porto Alegre segui para o Serac 2 (que viria a ser a GER 2 da ANAC), em Recife (PE), e permaneci lá por três anos. De lá fui para o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) e, depois, para o Departamento de Aviação Civil (DAC) – até ser selecionado, no final de 2005, ainda trabalhando na Força Aérea como Coronel Aviador, para chefiar o Serac 6 (depois, GER 6 da Agência). Assumi a função em janeiro de 2006, quando começou a transição do DAC para a ANAC. Por um período, com o objetivo de fazer a transição

do ambiente militar para o civil, assumi a chefia da GER 7 cumulativamente com a chefia da GER 6. Com a desativação das Gerências Regionais, fui convidado pelo diretor Passos (Cláudio Passos Simão) para trabalhar no seu gabinete, em agosto de 2009.

Como foi o processo de criação da Agência?

A Lei de Criação da Agência foi aprovada em 2005 (Lei nº 11.182/2005) e, em março de 2006, ela foi instalada. Tínhamos na época quatro diretores recém-empossados: Milton Zuanazzi (diretor-presidente), Denise Abreu, Jorge Vellozo e Leur Lomanto, mas não existia espaço físico para a Diretoria. Apesar de ainda ser um ambiente militar, foi necessário instalar a ANAC dentro do Serac 6 (GER 6, prédio que atualmente abriga o anexo da sede, localizado em frente à primeira sede da Agência, no Aeroporto de



Arquivo ASCOM/ANAC

Brasília). Não havia, na época, muita estrutura de apoio para os diretores. Foi ali, no segundo andar da sede da GER 6, que a Agência começou, com o presidente Milton Zuanazzi ocupando a sala do Chefe da GER 6. Os diretores tiveram as áreas do segundo andar do prédio delimitadas para eles, e a Agência começou assim, com pouca estrutura. Quem dava suporte inicial para toda a Diretoria era a antiga GER 6. Foi uma loucura... acontecia de tudo (risos...), mas foi um período gratificante e muito do sucesso da transição do DAC para a ANAC devo aos servidores da antiga GER6 que me ajudaram naquela época. De março de 2006 até outubro do mesmo ano, começou a procura por um prédio em que a Agência pudesse se instalar. O prédio da Vasp, localizado em frente à antiga GER 6, acabou sendo a primeira sede da Agência. A Infraero assumiu o prédio e, após um acordo, a Agência começou a ser transferida para lá. Na transição do Departamento de Aviação Civil (DAC) para a ANAC, o chefe do DAC era o Brigadeiro Godinho. Lembro que ele reuniu os quatro primeiros diretores e fez uma palestra para eles em Brasília, no auditório da GER6, explicando o que estava, naquele momento, acontecendo com a aviação civil e a passagem de atribuições. A primeira marca da Agência foi exposta em 2006. O lançamento da primeira logomarca – que depois evoluiu para essa marca atual – foi feito pela Assessoria de Comunicação Social (ASCOM) em Brasília, em evento que contou com a presença dos quatro diretores da época e do Brigadeiro Godinho. Lembro ainda que logo no início das atividades da ANAC, em março de 2006, uma aeronave da empresa Team, que ia de Macaé para Santos Dumont, colidiu no pico da Pedra Bonita; em junho de 2006, a Varig começou a reduzir suas atividades – lembro que foi no período da Copa do Mundo de futebol. Em setembro de 2006 tivemos o acidente da GOL. No ano seguinte, em 2007, ocorreu o acidente da TAM e a troca de toda a Diretoria da Agência. Foi uma fase muito crítica. A Agência estava começando a se instalar, era uma fase de transição, e todos os problemas acontecendo em um curto período de tempo. Naquela época, acreditava-se que um prazo de transição razoável do DAC para a ANAC seriam dez anos – o tempo necessário para repassar conhecimentos para a nova Agência. Mas a Lei de Criação da ANAC determinou que isso fosse feito em cinco anos. E desses cinco anos, praticamente os dois

primeiros foram problemáticos, ou seja, a gente perdeu conhecimento no meio de uma crise, com o pessoal militar saindo. Então, eu acredito que, na verdade, ainda falta um pouco para terminar essa “fase de transição”. Eu diria hoje, quase completando 10 anos, que a Agência já está 90% trabalhando dentro de sua normalidade, sendo que alguns ajustes irão acontecer naturalmente com o planejamento estratégico (Plano Estratégico 2015-2019, documento que traz o planejamento de objetivos e iniciativas da Agência).

Quais foram as maiores dificuldades da fase inicial da ANAC?

Acho que a maior dificuldade foi o choque da transição de um ambiente militar para um ambiente civil, e não só o choque, mas as diferentes culturas. Você vinha de um ambiente em que a formação das pessoas era mais ou menos igual em termos de carreira, para um ambiente de servidores concursados, de diferentes formações, que estavam chegando no ambiente da aviação civil. Foi uma fase de alguns conflitos internos, em termos de percepções: são culturas completamente diferentes, e, quando você coloca isso no mesmo ambiente, é complicado fazer essa transição, principalmente se as visões são diferentes. Além disso tudo, com os acidentes e a complexidade do que estava ocorrendo naquela época, a Agência ficou nesses três primeiros anos praticamente sem ter capacidade para desenvolver todo o material de regulação de que a gente precisava. Por exemplo, até hoje temos Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) quando já deveriam ter sido transformados em Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC). Devido aos fatos que ocorreram na época, não foi possível fazer essa atualização.

Quais mudanças a criação da ANAC trouxe para o setor de Aviação Civil?

A principal mudança, que é perceptível, foi para o passageiro. De repente, com a redução dos preços, houve um aumento das viagens aéreas. Além disso, com a crise que ocorreu, o passageiro teve a possibilidade de começar a reclamar. Como era antes? Ele chegava na Seção de Aviação Civil (antigos postos de atendimento da ANAC nos aeroportos, atualmente chamados de Núcleos Regionais de Aviação Civil – NURAC) e tinha lá um sargento da

Força Aérea (Força Aérea Brasileira) que levava o passageiro até a empresa e resolvia o problema dele. E o passageiro praticamente não tinha a quem reclamar, porque, se fosse reclamar, ele reclamaria para o chefe do Serac da área, que era um coronel. Assim era a estrutura militar, que funcionava dentro da sua realidade, perfeita ou não. Não existia ouvidoria nem corregedoria. De repente, com a instituição da Agência, foram criados canais de comunicação para o passageiro e o número de reclamações disparou. Começou então um processo natural, que ainda está amadurecendo, em que os passageiros estão começando a entender o dia-a-dia do transporte de passageiros, ou seja, hoje o usuário do transporte aéreo se comporta como consumidor; ele sabe dos direitos que tem e sabe aonde reclamar, coisa que no passado não existia. Acho que a principal mudança foi essa. Sei que houve impacto em outras áreas, principalmente na aviação geral, que perdeu o contato com as Regionais e se sentiu desprestigiada, mas este impacto foi absorvido pela própria dinâmica da aviação.

geral e as empresas de táxi-aéreo, porque as empresas grandes, que têm HOTRAN, se submetem a outro tipo de fiscalização). Tínhamos essa fiscalização presencial e, de repente, com a criação da ANAC, fomos perdendo esse pessoal, com o retorno desses militares à (Força Aérea Brasileira) FAB. As Seções de Aviação Civil desenvolviam três funções básicas: fiscalização da aviação geral, autorização de sobrevoos para aeronaves estrangeiras e atendimento aos passageiros. À medida que essas unidades eram fechadas, você precisava repensar o processo e criar algum sistema informatizado que pudesse fazer esse trabalho, porque a Agência, com a quantidade de pessoas previstas por lei, não tinha a capacidade de voltar e fazer o trabalho que era feito antigamente – além de não contar, naquela época, a tecnologia que tem agora. O que aconteceu com essas três atividades que eram desenvolvidas pelas seções de Aviação Civil foi o seguinte: primeiro, a fiscalização do plano de voo gerou o Decolagem Certa (DCERTA), sistema desenvolvido pelo nosso servidor Roberto Maul, falecido em 2012. O nome Decolagem Certa tem origem em uma operação que a ANAC realizava em 2008 nos

aeroportos fiscalizando as companhias aéreas. A operação tinha o nome de Operação Hora Certa. Daí surgiu o nome Decolagem Certa para o sistema informatizado fiscalizar a aviação geral. O Maul imaginou

“ [...] a Agência começou assim, com pouca estrutura. ”

Um dos maiores avanços nos últimos anos foi o incremento da capacidade fiscalização da ANAC. A que você atribui essa melhora de desempenho?

Sobre esta questão, é necessário esclarecer sobre os dois mundos da ANAC – aviação comercial e aviação geral. No que diz respeito ao primeiro mundo, aviação comercial, a fiscalização aprimorou-se com o novo conceito de vigilância continuada. Sobre a aviação geral, na época do DAC, era feita pelas Seções de Aviação Civil - SAC, localizadas na maioria dos aeroportos. Sempre que o plano de voo era feito, o sargento ou servidor da SAC (na época chamado de Fiscal de Aviação Civil – FAC) verificava os documentos do piloto e da aeronave, carimbava o plano de voo e esse plano de voo era aceito pelo Decea (o que era fiscalizado nos aeroportos era basicamente a aviação

um sistema que substituiu aquele serviço manual que o sargento da SAC fazia, fazendo com que esse processo todo fosse informatizado. O DCERTA nada mais é do que um sistema de fiscalização que substituiu a pessoa física, pois permite que, ao apresentar o plano de voo, você fiscalize o piloto e a aeronave. O Decea implementou o sistema na maioria das salas de tráfego. Então, essa foi a ferramenta que nos possibilitou começar essa transição. Nós tínhamos outro problema: em todos os aeroportos internacionais, quando uma aeronave estrangeira chegava, seu representante ia até a nossa Seção de Aviação Civil, pegava um documento, chamado Autorização de Sobrevoos, e depois passava na Receita Federal. Nós tínhamos que criar um sistema para possibilitar o fechamento das unidades da ANAC nesses aeroportos, e no mesmo con-

ceito do DCERTA, foi criado o SIAVANAC (sistema de autorização de voo da ANAC), ferramenta que substituiu a fiscalização física e possibilitou à Agência fechar algumas Seções de Aviação Civil, como a de Foz do Iguaçu (PR), que só existia por causa de aeronaves estrangeiras. Hoje todo o processo é informatizado e coordenado com a Receita Federal. Em relação ao atendimento aos passageiros, a ANAC criou o serviço de atendimento telefônico e o Fale com a ANAC, canais que não existiam na época do DAC.

Quando esses sistemas entraram em vigor?

Em relação ao DCERTA, foi em 2009. O SIAVANAC é de 2010, e foi criado também para substituir o atendimento presencial, característica que fez com que o SIAVANAC fosse premiado no 17º Concurso Inovação na Gestão Pública Federal da Escola Nacional de Administração Pública (ENAP), em 2013. Com o sistema, eliminou-se papel e toda a parte do trabalho feito presencialmente pelo fiscal que ficava no aeroporto aguardando um chamado quando aparecia um avião estrangeiro para emitir um papel, mais nada. Não tinha lógica aquela dinâmica.

O transporte aéreo para o grande público é uma coisa recente?

Sim, é uma coisa que veio com a liberdade tarifária, que tornou possível o acesso ao transporte aéreo a muitas pessoas que nunca tinham entrado em um aeroporto. O DAC estava no âmbito do Ministério da Aeronáutica (atual Comando da Aeronáutica), que olhava a Aviação Civil como uma visão estratégica e de defesa, diferente do que se vê hoje. Atualmente se discute Aviação Civil no Congresso Nacional como nunca se discutiu na época do DAC.

Temos uma divisão de competências na aviação: o Decea com o espaço aéreo; o Cenipa com a investigação e prevenção de acidentes; a SAC com as políticas públicas; Infraero e concessionárias com a administração de aeroportos. Como você avalia essa divisão de papéis?

Nós não tínhamos, em relação à parte de navegação aérea, outra opção. A Agência absorveu o que o DAC era na época, e o DAC não cuidava de navegação aérea. Então, sem problemas: a lei manteve exatamente o que o Decea

fazia no passado.

Em relação à segurança de voo, aí sim houve uma alteração, porque na época o DAC fazia investigação de acidentes em todas as regionais, e a Agência não absorveu essa atribuição de investigação, que ficou com o Cenipa.

Isso foi uma decisão da época. Atualmente, a Assessoria de Articulação com o SIPAER faz o controle do cumprimento das recomendações de segurança emitidas nos relatórios finais dos acidentes aéreos investigados e o tratamento dos assuntos afetos à interface com o Cenipa. No que diz respeito à Infraero, era a única empresa administradora de aeroportos, não havia competição. De repente, a Agência vê hoje a Infraero como uma empresa que compete com outros operadores aeroportuários e que precisa apresentar qualidade na prestação dos seus serviços aos usuários.

A visão da ANAC é ser uma autoridade de referência internacional na promoção da segurança e do desenvolvimento da Aviação Civil. Quais medidas podem ser decisivas para o alcance desse objetivo?

Eu creio que, a partir do momento em que a Agência comece a participar de seminários internacionais e apresentar seus projetos e processos que são feitos internamente, o que já tem ocorrido, as autoridades de aviação civil de outros países irão começar a ver a Agência de outra maneira. Hoje a *FAA* (autoridade americana) e a *EASA* (autoridade europeia) já reconhecem os processos de certificação de aeronaves da ANAC. Uma aeronave que é certificada hoje no Brasil com o acompanhamento deles já sai certificada para operar no mundo inteiro. Isso é fruto de um trabalho que foi feito pela Agência, e eu creio que, cada vez mais, com esses relacionamentos e acordos que a gente está fazendo com a *EASA*, *FAA* e com a autoridade de aviação Civil australiana (com a qual a gente não conversava antes) e outros órgãos – e, sobretudo, com o corpo técnico que a ANAC tem –, em curto prazo esse reconhecimento acontecerá naturalmente.





2007



DENISE MARQUES BARRETO DENISE MARTINS SIMINO DENISY FERNANDA DE SOUSA SILVEIRA DERICK DO NASCIMENTO FERREIRA DHIEGO DE LISBOA DIAS DIANA HELENA FERREIRA DIANA SOARES DE FARIA DIANELE CATIUCHA BORBA MENNA BARRETO DICSON AMORIM OLIVEIRA DIEGO ANDRE LEAL DIEGO ANTONIO RODRIGUES BRITO DIEGO ARAUJO DE SANTANA OLIVEIRA DIEGO AUGUSTO BARBOSA DIEGO BARROS LEITE DIEGO BENTO DE MEDEIROS SILVEIRA DIEGO BOTO RIBEIRO DIEGO CASSIANO JESUS DE ALMEIDA DIEGO CRUZ ZORTHEA DIEGO DE ALMEIDA LOIOLA DIEGO DE ALMEIDA PIASSABUSSU DIEGO DE ANDRADE CAMPOS DIEGO DE SOUZA ARAUJO CAMPOS DIEGO DORNELAS DO ROSARIO DIEGO DOS SANTOS LIMA DE BARROS DIEGO FELIPE GUEDES LIMA DIEGO FELLIPE MEDEIROS DA COSTA DIEGO FERNANDES DO CARMO DIEGO FERREIRA CONTREIRAS DIEGO GOMES DE MEDINA DIEGO HENRIQUE DE SOUSA SANTOS DIEGO JOSE PEREIRA DA SILVA DIEGO JULIO SOUZA ANDRADA DIEGO MANCINI MARCONSI DA SILVA DIEGO MUNIZ BENEDETTI DIEGO OLIVEIRA MARQUES DE ARAUJO DIEGO PEREIRA LIMA DIEGO PIVOTO PALMA DIEGO RODRIGUES DIEGO RODRIGUES DA SILVEIRA DIEGO SOARES DOS SANTOS DIEGO VERAS DA SILVA DILTON JOSE SCHUCK DIMAS SCATOLINI DINA VENTURINI DINAMARES REIMAO CARDONA DINO ISHIKURA DIOGENES TEIXEIRA FERRAZ FILHO DIOGO FERNANDO ARBIGAUS DIOGO JARDIM COUTINHO DIOGO LUIZ DA SILVA DIOGO MIRANDA GALDINO DA SILVA DIOGO NASCIMENTO DA SILVA DIOGO VENANCIO DA SILVA DIORGGI ALVES LEMES DIRCE BARBOSA DOS SANTOS DIRLEI BONFIM NEVES JUNIOR DIVA CUNHA DE CARVALHO DIVINO WELLINGTON DIAS FERREIRA DJAIR GUIMARAES DE LIMA DOALDO NAVA JUNIOR DOMINGOS SAVIO EVANDRO DA SILVA DOMINIQUE SANTOS DE OLIVEIRA DONATO TAVARES DE ANDRADE DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES DORIS ELIZANE ZOCH DE LIMA DORIS VIEIRA DA COSTA DOUGLAS ALEIXO DA SILVA DOUGLAS ARTUR PEREIRA DOUGLAS CARLOS DA COSTA DOUGLAS FERNANDES MARQUES DOUGLAS FERREIRA MACHADO DOUGLAS FIGUEIREDO DE OLIVEIRA DOUGLAS NUNES LEITE ALVES DOUGLAS RENAN RODRIGUES DE ARAUJO DOUGLAS ROZENDO CORDEIRO TANNUS DOUGLAS SILVA NUNES MACHADO DOUGLAS TARGA DOUGLAS TELES DE OLIVEIRA DOUGLAS VINICIUS SANTINI DE OLIVEIRA DOUGLAS WILLIAN BARBOSA MOREIRA DRIELE BASILIO MARTINS PASSOS DYEGO JOSE DE SOUZA PINHO DYEGO VINICIUS NASCIMENTO GODOI DYENISON PEREIRA DYORGENNES LACERDA PORTUGAL EBER MUNIZ DE TOLEDO EDER FILARDI ALVES SOUZA EDERSON LUIZ BOTELHO DA SILVA EDGARD RODOLFO PEREIRA DE SOUSA EDILENE FERNANDES DA SILVA EDILENE LOPES DA SILVA IKEOKA EDILEUZA RIBEIRO SODRE MURARO EDILSON CAMPELO DE MELO EDILSON CAVALCANTI REIS EDILSON MANACERO EDIMILSON SIMOES LOPES CONCEICAO JUNIOR EDISON ANTONIO ROSA BATISTA EDISON BERNARDES DOS SANTOS EDISON MORI EDISON TUFANETTO EDMAR CUNHA DE PONTES EDMAR DE SOUZA NORONHA EDMARCIO ANDRADE PIRES EDMILSON APARECIDO MARTINS EDMILSON JOSE DE CARVALHO EDMILSON LUCAS DA SILVA EDMILSON SOUZA ANASTACIO EDNEI RAMTHUM DO AMARAL EDSON CURY EDSON DA SILVA ALMEIDA EDSON DA SILVA SOUZA EDSON HERCULANO DA SILVA EDSON KENJI IWAMOTO EDSON PESSANHA BONFATTI EDSON RIBEIRO DA SILVA EDSON SANTOS DA SILVA EDSON SOUZA DE JESUS FILHO EDUARDA CALVELLI NILO GOMES EDUARDA CRISTINA COUTINHO DE FARIAS SOUSA EDUARDA RAQUEL DE JESUS WANDEKOKEN EDUARDO ADELINO GOULART NUNES EDUARDO ALBERTO JANEIRO AMARAL EDUARDO AMERICO CAMPOS FILHO EDUARDO ANDREOTTI DA SILVA EDUARDO AUGUSTO DE ARAUJO PEREIRA EDUARDO AUGUSTO DE TOLEDO WARD RODRIGUES EDUARDO AUGUSTO GALLO EDUARDO BIASOTTO EDUARDO BORBA CHAFFIN JUNIOR EDUARDO CARBONARI FURLAN EDUARDO DE ARAUJO FARIA EDUARDO DE CARVALHO CHAVES NETO EDUARDO DE CASTRO MARTINS DE MORAIS EDUARDO DE MARCHI FURLAN EDUARDO DIAS DIAZ CARVALHO EDUARDO DOS SANTOS RAMOS EDUARDO DUSI ALVIM SILVEIRA CORDEIRO EDUARDO DZIEDZIC DE ARAUJO LIMA EDUARDO EMERICK EDUARDO FERREIRA NASCIMENTO EDUARDO FRANCISCO XAVIER SALLES EDUARDO HENN BERNARDI EDUARDO HENRIQUE COUTINHO BERENDONK EDUARDO HENRIQUE DE CARVALHO BRAGHETTO EDUARDO HENRIQUE OLIVEIRA DE DEUS EDUARDO HENRIQUE TELES DA SILVA EDUARDO HENRIQUE TELLES GABAN EDUARDO JOSE DOS SANTOS EDUARDO JUCHEM GUSSON EDUARDO LUIZ VERISSIMO EDUARDO MARCOS BARONI EDUARDO MENDES SATTE ALAM GONCALVES EDUARDO MOURA RIBEIRO EDUARDO OTAVIO GOULART DE OLIVEIRA EDUARDO PACHECO CAMPOS EDUARDO PACHECO CRUZ SILVA EDUARDO PIO DA SILVA EDUARDO POGORZELSKI EDUARDO RAMOS BROVINE EDUARDO RAMOS FERREIRA DA SILVA EDUARDO REGIS DE OLIVEIRA EDUARDO RIBEIRO RODRIGUES EDUARDO ROLLIN PINHEIRO EDUARDO SANTOS FURTADO EDUARDO SCHMIDT SANCHES RODRIGUES EDUARDO SILVA DE ASSUNCAO EDUARDO TATI NOBREGA EDUARDO VALENTE MARCONDES MACHADO EDUARDO VARDANEGA FRANCA EDUARDO VIANA BARBOSA EDUARDO VICTOR BATISTA NUNES EDVA RODRIGUES FALCAO DE SIQUEIRA EDVALDO RIBEIRO EDVALDO RODRIGUES DE OLIVEIRA ELAINE DO SOCORRO MENEZES MATOS ELANIR DA SILVA MENDONCA ELAYNE CRISTHINE DE ALMEIDA PINTO ELBER KENJI NUMATA OGASAVARA ELCY MARIA DE ARAUJO ELDER SOARES RODRIGUES ELENICE DE ANDRADE MARTINS ELENICE RIBEIRO DOS SANTOS ELENJUCE FERREIRA DIAS ELIANA AZEVEDO PENNA ELIANA LINHARES RIELLO DE MELLO ELIANA MONIWA TADA ELIANA VITORIO DE OLIVEIRA ELIANE BARBOSA MELLO DA FONSECA ELIANE CAVALCANTE LIMA DE ANDRADE ELIANE CRISTINA ARNALDO ELIANE CRISTINA DAGOBERTO ELIANE DA SILVA SANTOS ELIANE DE ARAUJO CRUZ ELIANE FEITOSA BITTENCOURT ANDRADE ELIANE LIMA DE ARRUDA ELIANE PEREIRA DE SOUZA QUEIROZ ELIANE SHIZUKA NAKAMURA ELIDA ROBERTA DE SOUSA FERREIRA ELIENAI TEIXEIRA DE SOUZA ELIEZER NEGRI ELIO CEZAR DE SOUZA NETO ELISABETE DIAS DA SILVA SOARES ELISABETE ROSELI FERRAREZI ELISABETH ALVES DA SILVA BRAGA ELISMAR PEREIRA DIAS ELIZABETE ARAUJO CARNEIRO DE MELO ELIZABETH CHRISTINA CARVALHO DE QUEIROZ ELIZABETH CUSTODIO ELIZABETH MARQUES NOGUEIRA ELIZABETH SA ANTUNES DE ANDRADE ELIZE SALGUEIRO GAMBARO ELIZETE MARIA SANTOS BARBOSA ELLEN ALEXANDRE SULDINE ELLYSSON SEBASTIAN DE ARAUJO ROCHA ELMANY COSTA MIRANDA ELOI DE DEUS MONTEIRO ELSIE EMIR SABOIA VIEIRA ELTON REIS DE CARVALHO ELVIO DAMASCENO MACIEL JUNIOR ELVIRA RIBEIRO DA SILVA ELY RODRIGUES NETTO JUNIOR ELYENE ELENA PEREIRA SANTOS ELYZABETTE BRITO DA CUNHA ELYZANDRA PEREIRA DOS SANTOS EMANOEL CAIO DE GOIS EMANUEL ROSA DOS SANTOS JUNIOR EMANUELA LIA NOVAES EMANUELLE SALES CANDEIA DOS ANJOS EMANUELLUS DE CASTRO FERNANDEZ EMERSON FERRAZ COELHO EMERSON JOSINO ALVES EMERSON VARGAS CONSTANTINO EMIDIO RODRIGUES CORDEIRO EMILE ALVES DA SILVA EMILIA DA CRUZ NOUTEL EMILIA FERNANDA LOURENCO MARQUES DO PRADO EMILIA RAPHAEL DOS SANTOS EMMA AUGUSTA PARANAGUA NOGUEIRA EMMANUELLE DUARTE KISIEL KISLANSKI DO NASCIMENTO EMMANUELLE FERREIRA PEREIRA EMMELE GONELLA FONTENELLE FERNANDES EMYLLYN RAYANY VICENTE FIUSA ENEZIA DE MELO PEREIRA RODRIGUES ENGEL CRISTINA DE CARVALHO ENIO AUGUSTO DIAS DE FREITAS ENIO RODRIGUES DE OLIVEIRA JUNIOR ENOCK BERTASSONI DELORENZI ENRICO DI RAIMO ENYA LARA AMARAL HOMEM ENZO SCHIAVO FILHO ERIC PESSOA SALDANHA ERICA CHULVIS DO VAL FERREIRA ERICA CRISTINA FARIA ERICA DE OLIVEIRA AMARAL ERICA FALCAO DA SILVA ERICA JORDANA BENTO VIANA CRUZ ERICA RAMALHO DE OLIVEIRA ERICA SILVESTRI ERICK BRANDO NATHIELL BERNARDINO ERICO FERREIRA LOURENCO ERICSSON LIMA MACEDO ERIKA DE MELO VIANA SAMPAIO SILVA ERIKA DOS SANTOS RODRIGUES ERIKA LUANA BENTES MANGABEIRA DA SILVA ERIKA MARCAL DE OLIVEIRA ERIKA MENDES SANTANA ERIKA MESQUITA TEIXEIRA ERIKA TAVARES SOARES PEREIRA ERIKA VIEIRA DOS SANTOS JOBIM ERIVELTON DA SILVA SANTOS ERIVELTON PIRES GUEDES ERNANE DOMINGUES ERONILSON DUARTE DA COSTA ESA PEKKA TAPANI HORTTANAINEN ESPERIDIAO SANTOS NETO ESTEFANIA DE BRITO AFONSO ESTEPHANY DA SILVA ALVES ESTER ALMEIDA DUARTE ESTEVAO CARDOSO ZAGHI ETHEL ALMADA TOME DA SILVA EUDES JORGE FERREIRA DA SILVA EUGENIO HODNIUK JUNIOR EUGENIO PACCELI AREIAS DO PRADO EULALIA ALVES DA ROCHA EULER JOSE MONTEIRO CAVALCANTE JUNIOR EURO CAMPOS DUNCAN RODRIGUES EVANDRO CARLOS DOS SANTOS EVANDRO CARLOS DOS SANTOS JUNIOR EVANDRO DINIZ PIRES CORREA EVANDRO GANEME ESTEBANEZ EVANDRO NOGUEIRA TROIS EVANDRO SIQUEIRA CAMPOS EVANETE BARBOSA MELO EVANILSON CASTRO FROTA JUNIOR EVANIO TAVARES MACHADO EVANOR SAMUEL BARTH EVELYN FERREIRA FALCAO EVELYN MENDES NANI BONFADINI EVELYN PORTELA GIACOMINI EVENILTON ANTONIO MENDES DE BARROS EVERSON DOS SANTOS EVERTHON THOMAS BRANCHI GUALTIERO EVERTON LUIZ SALVADOR LACERDA FABIA RODRIGUES DA FONSECA FABIANA AMADO DOS SANTOS FABIANA CAIAFA COSENDEY FABIANA CRISTINA DA SILVA CASTRO FABIANA FREITAS E SILVA DERZIE LUZ FABIANA LIRA SALES DE SOUSA FABIANA MENDONCA MOTA FABIANA VOGADO MARREIROS FABIANE FERNANDES DA SILVA FABIANO DE CARVALHO E SOUSA FABIANO DOS SANTOS NASCIMENTO SILVA FABIANO HERNANDES FABIANY KETLEEN SIMAO QUEIROZ FABIO ALBERTO COSTA DE FREITAS FABIO ALVES DE CARVALHO FABIO BAISTROCHI CARDOSO FABIO BARBOSA DE ARAUJO FABIO BARBOSA MARRA FABIO CESAR DA COSTA BERTOCCO FABIO CHAGAS DA COSTA FABIO COELHO SANCAS FABIO CORDAO DE BARROS FABIO DE ALMEIDA RODRIGUES FABIO DE SENA FONSECA FABIO DOURADO DRUMANA FABIO EDUARDO BRUXEL FABIO FABIAN DAITX FABIO FAGUNDES DOS SANTOS FABIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI FABIO FARIA DOLIVEIRA FABIO JORGE ANTINORO FABIO KRUSCHEWSKY LEMOS FABIO LEANDRO SANTANA FABIO LESSA PEREIRA FABIO LIPPARELLI PIOVESAN FABIO LOPES MAGALHAES FABIO LUIS FASSANI FABIO MACHADO DE THUIN FABIO MATSUMURA FABIO NUNES DE OLIVEIRA FABIO OIKAWA DOS SANTOS FABIO PACHECO DA SILVA FABIO PERES DE BERREDO MARTINS FABIO PINTO DE ALMEIDA MONTEIRO FABIO RODRIGO GRUBERT FABIO SADAYUKI TOKUDA ASHIGUTI FABIO SHIBATA FABIO VINICIUS PINTO E SILVA FABIOLA BRITO FONSECA FABIOLA CRISTINA DOS SANTOS FABIOLA DOS SANTOS GONCALVES SZALAY FABIOLA INGRID SOUSA RODRIGUES FABIOLA TAMARA LIMA MARTINS MATOS FABIOLA TOLISANO MEIRELLES FABRICIA CAROLINA DE AGUIAR CAMARGO FABRICIA KATRYNE DE OLIVEIRA ROSA FABRICIANO MARTINS RESENDE FABRICIO ALVES CORREA FABRICIO AMARAL SIQUEIRA FABRICIO DE OLIVEIRA FABRICIO ERIC GONCALVES FABRICIO GEOVANE MONTEIRO FAGUNDES

2007 - MAIS UM ANO DE ENORMES DESAFIOS

Problemas e desafios aconteceram ao longo de todo o ano de 2007: o fim da Nova Varig, outro grave acidente e aeroportos lotados. Ao mesmo tempo em que se concentravam esforços nessas questões, a ANAC mantinha o foco em sua estruturação, com a nomeação do Conselho Consultivo, a posse dos primeiros concursados e o trabalho para readequação da malha aérea brasileira.

Logo no início de 2007, a ANAC cancelou as 119 linhas aéreas da Nova Varig, nome pelo qual ficou conhecida a VRG Linhas Aéreas. Quando recebeu certificação de homologação pela ANAC, em 14/12/2006, a VRG Linhas Aéreas - empresa que adquiriu em leilão judicial a Unidade Produtiva Varig em 2006 - teria direito a 270 voos domésticos. A Agência avaliou que, dos 270 voos, a VRG Linhas Aéreas operou apenas 151.

Ainda em janeiro, a Agência reformulou sua estrutura: foi criada a oitava Gerência Regional (GER 8) da ANAC, que abrangia os estados da Bahia, Sergipe e Alagoas, com sede em Salvador (BA). Antes da iniciativa, Bahia, Sergipe e Alagoas dividiam os cuidados da segunda Gerência Regional da ANAC com outros quatro estados. Com a nova Gerência, foi possível dinamizar as inspeções periódicas nas aeronaves que circulam nos parques aéreos dos três estados, além de ampliar a capacidade de avaliação técnica dos serviços prestados pelos aeroportos. Na época, a estrutura regional da Agência tinha a seguinte configuração:

GER 1 <i>Pará, Maranhão e Amapá</i> <i>Sede: Belém (PA)</i>	GER 5 <i>Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná</i> <i>Sede: Porto Alegre (RS)</i>
GER 2 <i>Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Paraíba</i> <i>Sede: Recife (PE)</i>	GER 6 <i>Distrito Federal, Goiás, Tocantins, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul</i> <i>Sede: Brasília (DF)</i>
GER 3 <i>Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais</i> <i>Sede: Rio de Janeiro (RJ)</i>	GER 7 <i>Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima</i> <i>Sede: Manaus (AM)</i>
GER 4 <i>São Paulo</i> <i>Sede: São Paulo (SP)</i>	GER 8 <i>Bahia, Sergipe e Alagoas</i> <i>Sede: Salvador (BA)</i>

No mesmo mês, a ANAC abriu consulta pública para definir as obras da pista principal do Aeroporto Internacional de Congonhas, em São Paulo. O objetivo era colher contribui-

ções e sugestões sobre o melhor período para a interdição da pista, necessária para a realização de obras de recuperação planejadas pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). A consulta pública tratava também dos critérios de utilização da capacidade declarada de 33 slots entre os serviços aéreos regulares e não regulares.

Novas medidas de segurança para bagagens de mão em voos internacionais entraram em vigor no mês seguinte, conforme a Resolução ANAC nº 7. As mudanças atendem determinação da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para a proteção contra líquidos explosivos. Também em abril, a ANAC concedeu autorização prévia à aquisição da VRG Linhas Aéreas S/A pela GTI S/A e, em virtude do valor da transação, a matéria foi objeto de apreciação compulsória pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).

Em junho, a ANAC aprovou a Resolução nº 9, que garante o acesso adequado ao transporte aéreo aos passageiros portadores de necessidades especiais. No mês seguinte, a ANAC, em conjunto com Decea/CGNA e Infraero, redistribuiu os movimentos de pousos e decolagens (movimentos da aviação geral) nos horários de pico no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo. O objetivo era garantir 38 pousos e decolagens/hora para a aviação comercial ao longo das 17 horas de funcionamento do aeroporto. A medida permitiu que os usuários embarcassem e desembarcassem mesmo nos horários de maior demanda dentro do previsto.

No mesmo mês, foi instalado em Brasília o Conselho Consultivo da ANAC, que integra 22 entidades ligadas à aviação civil e tem como objetivo assessorar a diretoria da Agência. O mandato é de três anos, sendo vedada a recondução ao cargo.

No dia 17 de julho, outro trágico acidente entraria para a história da aviação civil brasileira: uma aeronave da TAM, que operava o voo 3054 (Porto Alegre - São Paulo), ultrapassou o fim da pista 35L do Aeroporto de Congonhas durante o

pouso e se chocou contra um depósito de cargas da própria TAM, localizado no lado oposto da avenida Washington Luís. O acidente causou a morte das 187 pessoas que estavam a bordo da aeronave e de mais doze pessoas em solo. No mesmo mês, em decorrência do fechamento da pista principal do Aeroporto Internacional de Congonhas, em São Paulo, a ANAC determinou a venda de passagens aéreas de todas as companhias a partir do Aeroporto de Congonhas, para que ficasse assegurado o embarque dos usuários que já possuíam bilhetes. Foram proibidas também as operações de voos fretados no Aeroporto de Congonhas e os voos já autorizados foram transferidos para outros aeroportos, como Guarulhos (SP) e Viracopos (SP).

No dia 24 de agosto de 2007, tomou posse a primeira turma de servidores efetivos da ANAC, no auditório da GER 6, em Brasília (o prédio da GER 6 localizava-se então em frente à sede da Agência, no Aeroporto Internacional da capital federal). O edital fora publicado em fevereiro de 2007, e previa 584 vagas (175 postos de nível médio e 409 de nível superior). Foram empossados técnicos administrativos, analistas administrativos e técnicos em regulação de aviação civil. Os especialistas em regulação de aviação civil passaram por um curso de formação e foram nomeados em dezembro.



Posse da primeira turma de servidores, em 24/08/2007, em Brasília

Em agosto de 2007, a ANAC anunciou a intensificação da fiscalização em 14 aeroportos brasileiros, de 3 de setembro até o final de 2007. A operação envolveu 68 inspetores de aviação civil, que apuraram de que forma as companhias aéreas

estavam agindo em relação ao atendimento aos passageiros em casos de atrasos superiores a quatro horas, cancelamentos de voo, *overbooking* e extravio de bagagem.

Em setembro, a ANAC solicitou a todas as empresas aéreas o envio de cálculos para adequação de desempenho e performance de seus diversos modelos de aeronaves para o novo tamanho da pista do Aeroporto de Congonhas. Em função dos cálculos, foram definidos quais os tipos de aeronaves que não poderiam operar no aeroporto. No mesmo dia, a Agência concluiu estudos para revisão da política tarifária na América do Sul. No mesmo mês, a ANAC entregou ao Conselho de Aviação Civil (Conac) proposta de nova malha aérea, conforme definido pela Resolução nº 6, de 20 de julho de 2007, do Conac. A nova malha proibia voos a partir de Congonhas com raio superior a mil quilômetros. Além disso, não seriam permitidas conexões e escalas naquele aeroporto, podendo tão somente haver voos ponto a ponto.

Ainda em setembro de 2007, o Brasil foi reeleito para o Conselho Permanente da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) durante a 36ª Assembleia da OACI, em Montreal, Canadá (o mandato do Conselho, órgão dirigente da OACI, é de três anos). O resultado mantém o país no grupo I, composto por 11 dos 190 membros da Organização. O Brasil tem sido reeleito para o primeiro Grupo do Conselho da OACI desde 1947, fato este que assegura sua posição entre os Estados de maior importância no transporte aéreo mundial.

O Brasil obteve 147 votos dos 167 países votantes, ou seja, 88% de aprovação, e foi o mais votado entre os países da América Latina, ficando à frente da Inglaterra e do Canadá. No mês seguinte, a ANAC abriu consulta pública para regulamentar a criação de área de segurança de final das pistas — denominadas RESA, *Runway End Safety Area* — em todos os aeroportos do país operados pela Infraero, prefeituras e governos estaduais. A RESA tem o objetivo de reduzir o risco de dano à aeronave em casos de pouso com toque antes da cabeceira e ultrapassagem da cabeceira oposta, bem como facilitar a movimentação de equipes de salvamento e de combate a incêndio.

Também em outubro foi criada a Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa (SAC/MD), uma das primeiras medidas anunciadas pelo então ministro da Defesa, Nelson Jobim, quando assumiu o cargo. Para chefiar a pasta, Jobim anunciou o nome da economista Solange Paiva Vieira, que no mesmo ano viria a ser diretora-presidente da ANAC. A SAC/MD tinha como objetivo assessorar o ministro da Defesa na coordenação e supervisão dos órgãos e entidades responsáveis pela gestão, regulação e fiscalização da aviação civil, da infraestrutura aeroportuária civil e da infraestrutura de navegação aérea civil vinculados ao Ministério da Defesa. O órgão exercia também as atividades de secretaria-executiva do Conac, na época o órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política nacional de Aviação Civil. Sua estrutura era composta por três departamentos: Política de Aviação Civil, Infraestrutura Aeroportuária Civil e Infraestrutura de Navegação Aérea.

Ainda em outubro de 2007, a ANAC suspendeu a venda de passagens internacionais da BRA Transportes Aéreos em função de problemas com aeronaves *Boeing 767* da empresa que fazem rotas para o exterior. A Agência determinou também que os usuários da BRA que adquiriram bilhetes para o exterior fossem realocados em voos de outras companhias. Outubro foi também o mês em que a ANAC liberou R\$ 42 milhões para reformas e ampliações em aeródromos públicos. O recurso veio do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA) e beneficiou 26 aeroportos em 22 estados.

Finalmente em novembro, no dia 7, houve a interrupção definitiva das atividades da empresa aérea BRA, o que levou a ANAC a anunciar medidas voltadas para o atendimento aos passageiros da empresa.

O mercado em 2007

As companhias brasileiras registraram perdas de R\$ 1,27 bilhão em 2007, contra os R\$ 173 milhões do ano anterior. A oferta em 2007 teve crescimento de 14% em relação a 2006, enquanto que a demanda se expandiu 10%. A taxa de ocupação das aeronaves foi de 74%. Operaram no Brasil 23 empresas brasileiras e 34 empresas estrangeiras regulares de tráfego de passageiro com voos para 31 países. O número de passageiros transportados naquele ano no transporte aéreo doméstico e internacional foi de 60 milhões de pessoas, número 10% maior que em 2006, com 54 milhões de passageiros. A frota de aeronaves registradas no Brasil foi de 14.576 aeronaves, 3,2% maior do que o registrado no ano de 2006. Os dados incluíram jatos das grandes companhias aéreas, aviões e helicópteros particulares, táxis-aéreos, aeronaves usadas na agricultura, em escolas de aviação e em reportagens, além de experimentais, balões e dirigíveis. A tarifa média do valor dos bilhetes aéreos praticada pelas empresas brasileiras em 2007 foi de R\$ 286,60.



Arquivo ASCOM/ANAC

LEONARDO BOSZCZOWSKI

*Especialista em regulação e gerente de
segurança da aviação civil contra atos de
interferência ilícita da ANAC*

Perfil

Possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade Estadual de Londrina (1999). Em dezembro de 2003, ingressou como engenheiro no Departamento de Aviação Civil – DAC onde atuou como inspetor, instrutor e especialista nas áreas de facilitação do transporte aéreo e segurança da aviação civil e infraestrutura aeroportuária. Desde 2006 atua na Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e em 2009 foi nomeado Gerente de Facilitação do Transporte Aéreo e Segurança da Aviação Civil em Brasília. Participou da revisão do Programa Nacional de Segurança de Aviação Civil – PNAVSEC e na coordenação da Auditoria em Segurança de Aviação Civil da Organização de Aviação Civil Internacional – (USAP) em 2010 e em 2015. Boszczowski é representante membro no Painel de Segurança da Aviação Civil da OACI e representa a ANAC na CONAERO como membro do Comitê Técnico Comitê Técnico de Segurança da Aviação Civil e do Comitê Técnico de Carga Aérea.

Como se deu a evolução das medidas de segurança contra atos de interferência ilícita no Brasil?

O aumento da preocupação internacional com a proteção da aviação civil contra atos deliberados se deu a partir da década de 60, em razão de uma série de sequestros de aeronaves. Em razão disso, iniciou-se o uso de detectores de metal para evitar o acesso a armas dentro das aeronaves e reforçaram-se as legislações relacionadas à autoridade do comandante em voo, sempre buscando deter que pessoas que colocassem em risco a segurança da aviação. E isso vem evoluindo com o tempo, em resposta aos ataques e atentados que a aviação civil vem sofrendo, o que exige novas medidas de segurança frente as ameaças que surgem contra a aviação.

O grande marco da segurança foram os atentados de 2001, nos Estados Unidos. As imagens impactantes transmitidas ao vivo para o mundo (quatro aeronaves lançadas contra edifícios, mais de três mil mortos no maior ataque terrorista registrado) trouxe à luz outra

preocupação que até então não tinha sido imaginada: o uso da própria aeronave como arma. Não mais era uma bagagem, não mais uma arma dentro da aeronave, era um atentado contra um país utilizando as próprias aeronaves contra símbolos daquela nação. Isso revolucionou a segurança da aviação civil no sentido de se buscar medidas que viessem a proteger a aviação civil contra ataques dessa natureza. Dentre elas destacam-se o fortalecimento dos treinamentos de pessoas na área de segurança (tripulações, pessoal de terra, profissionais que atuam nessa área de aviação civil), a utilização de portas blindadas na cabine de comando da aeronave, a utilização de novas tecnologias nos equipamentos de segurança e o estado de atenção contínuo das forças de inteligência frente a possíveis ameaças terroristas.

E as ameaças não pararam com o “11 de Setembro”. Apesar de os mecanismos de proteção terem evoluído ano a ano, os grupos terroristas sempre buscam novas formas de ameaçar ou de burlar o sistema de proteção.

Em 2006, no ano de instalação da ANAC, o serviço de inteligência da polícia britânica detectou uma ameaça terrorista pronta para ser executada: um grupo terrorista planejava colocar explosivos líquidos, que eram de difícil detecção por equipamentos de raios-X, em dez aeronaves para que explodissem simultaneamente, o que seria uma tragédia de nível mundial. Em razão dessa nova ameaça à aviação civil e ao entendimento de que esses explosivos eram de difícil detecção por meio da inspeção de segurança padrão utilizada nos aeroportos, estabeleceu-se, de imediato, na época, a restrição total de líquidos, especialmente na Inglaterra, país afetado diretamente, e em outros países cujos serviços de inteligência julgaram estar sob a mesma ameaça, até se encontrar uma solução intermediária para o transporte de líquidos em bagagem de mão. Dessa forma, estudos sobre explosivos e aviação civil discutiram possíveis soluções para essa ameaça e avaliaram que transportar líquidos dentro de uma quantidade limitada a invólucros de até 100 ml, dentro de uma embalagem de até 1 litro e apresentados de uma forma que facilite a inspeção de segurança, traria um nível de segurança aceitável para contrapor ao perigo. A própria OACI distribuiu orientações aos países recomendando que se estabelecessem essas medidas na aviação civil internacional, o que acabou incorrendo em um dos primeiros trabalhos da Agência, a Resolução nº 07, foi feita com todo esse clima de ameaça e preocupação quanto à segurança. Levamos em consideração que medidas poderiam ser adotadas, as possíveis restrições de voos a outros países e os casos em que essas medidas não fossem realizadas. A Resolução nº 07/2007 estabeleceu, então, limitações de transporte de substância líquidas em voos internacionais.

Por mais que não tenhamos em nosso país um histórico de ataques terroristas contra a aviação civil, possuímos voos conectando países que possuem algum tipo de ameaça. A aviação aproxima as fronteiras e eventuais ameaças existentes são trazidas para nossos aeroportos, em suas ligações internacionais, justificando a aplicação de medidas diferenciadas, como a restrição de transporte de líquidos na aviação internacional.

Em 2010, o Brasil aprovou o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC), que estabelece as diretrizes e os principais requisitos da área da segurança da aviação civil para todos os agentes envolvidos no transporte aéreo, buscando garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros e proteger as operações de aviação civil dos atos de interferência ilícita. Esse programa estabeleceu ainda atribuições para a ANAC, Polícia Federal, Comando da Aeronáutica, operadores de aeroportos e de empresas aéreas, entre outros envolvidos na segurança da aviação civil. Esse foi um grande marco para a Agência se estruturar e desenvolver as medidas de segurança que vemos na aviação hoje em dia.

Atualmente temos outras resoluções para citar no âmbito da segurança contra atos de interferência ilícita?

O arcabouço regulatório na área de segurança envolve estabelecer requisitos e prover orientações à indústria da aviação civil em vários aspectos. Temos regras de segurança aplicadas aos operadores de aeroportos, aos operadores aéreos e aos centros de instrução que promovem a segurança da aviação civil aos profissionais da área. Essa regulamentação abrange requisitos relacionados, por exemplo, à infraestrutura de segurança necessária para cada tipo aeroporto, aos procedimentos de segurança com a bagagem em uma empresa aérea ou o treinamento necessário para realizar as diversas atividades de segurança. Há ainda resoluções com foco no passageiro, como a Resolução nº 207/2011, que dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil nos aeroportos e que trouxe as disposições da Resolução nº 7/2007 para um único normativo.

Outro trabalho que foi sendo realizado até 2007, e que evoluiu bastante, refere-se ao controle de qualidade da segurança da aviação civil. O Programa Nacional de Controle de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQ/AVSEC) está contido em um regulamento que estabelece mecanismos de se avaliar a eficiência, a eficácia dos procedimentos que estão sendo adotados pelos

operadores de aeroportos e aéreos, bem como avalia se os centros de instrução de segurança atendem a padrões estabelecidos. Mas é fato que o sistema de segurança está suscetível a falhas e que estamos sempre trabalhando para cumprir nossa missão: ‘Garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil’.

Uma vertente que está crescendo muito na questão da segurança da aviação civil consiste na avaliação sobre quem são os passageiros. A quase totalidade dos passageiros são pessoas de bem que, certamente, não estariam trazendo risco para a aviação civil. Quando os órgãos de inteligência realizam avaliações, tornam possível aliviar em parte os procedimentos para os passageiros comuns e concentram os recursos de segurança para os passageiros que, eventualmente, demonstrem algum indicativo negativo que possa elevar o risco como passageiro. Desta forma, é possível manter para quase todos os passageiros os procedimentos de segurança menos invasivos e menos impactantes sob o ponto de vista operacional.



Nesse sentido, em 2012, visando ampliar a segurança da aviação civil para a Copa do Mundo e para os Jogos Olímpicos, foi publicada a Resolução nº 255/2012, que trouxe os padrões internacionais propostos pela OACI e pela Organização Mundial de Aduanas para o envio, pelas empresas aéreas, de informações antecipadas sobre passageiros e dos dados de reserva. No caso do Brasil, esses dados são enviados ao Departamento de Polícia Federal, que compartilha os mesmos com a Secretaria da Receita Federal para fins de controle aduaneiro. Com essas informações disponíveis, torna-se possível saber quem são as pessoas que estão naquele voo antes mesmo dele ocorrer. Se houver alguma pessoa com, por exemplo, ligação com organizações terroristas, a polícia terá condições de agir diretamente naquele passageiro, entrevistando-o, aplicando alguma inspeção de segurança adicional em suas bagagens ou adotando alguma medida policial adequada para cada situação. Isso traz ganhos para a segurança da aviação civil e, ao mesmo tempo, priorizando os recursos disponíveis nos passageiros de maior risco.

Qual é o papel da ANAC nessa questão dos atos de interferência ilícita?

Basicamente a ANAC faz a regulamentação do setor da aviação civil, com as regras que os aeroportos e as empresas aéreas precisam cumprir na linha de frente das operações da aviação. Também fiscalizamos o setor, adotando medidas punitivas no caso de não cumprimento das regras estabelecidas. A questão dos atos de interferência ilícita exige ainda um trabalho de parceria com a Polícia Federal, que é a polícia aeroportuária e possui responsabilidade de supervisão dos procedimentos de segurança nos aeroportos.

E o trabalho dos inspetores da Agência?

Os inspetores atuam para garantir a aplicação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC) por meio da verificação do cumprimento dos regulamentos de segurança da aviação civil emitidos pela ANAC. Esse trabalho existe não só para avaliar se os requisitos estão sendo cumpridos e se são efetivos, mas também para verificar

oportunidades de melhorias a fim de tornar a aviação civil mais segura. Cabe ressaltar que o trabalho dos inspetores ocorre desde antes da criação da ANAC, mas a partir de 2010, com a aprovação do Programa Nacional de Controle de Qualidade em AVSEC e o estabelecimento de instrumentos de monitoramento e verificação de aplicação do PNAVSEC, houve significativos avanços no trabalho deles na área de segurança.

Outro ponto fundamental para o bom funcionamento do sistema de segurança consiste no treinamento, em levar às pessoas que atuam na área de segurança da aviação civil o conhecimento necessário para realização de suas atividades. Tivemos um programa nacional de instrução em segurança da aviação civil que já existia e que foi reformulado em 2008 e revisado em 2015. O objetivo foi torná-lo mais objetivo na questão do tipo de conhecimento necessário à cada atividade na área de segurança, do que deve ser realizado no aeroporto ou na empresa aérea e o treinamento àqueles que realizam a inspeção de segurança no equipamento de raios-X, no monitoramento de TV vigilância, nos procedimentos de segurança da empresa aérea e, também, aos nossos inspetores de aviação civil. Para cada atividade existe um conhecimento necessário para realizar a tarefa com qualidade.

E como é a cooperação com outros órgãos?

Existe uma coordenação entre a ANAC, como entidade que regula e fiscaliza a segurança da aviação civil, e os órgãos que atuam de forma operacional, em especial o Departamento de Polícia Federal e o Comando da Aeronáutica. Ao se detectar que há um explosivo em uma bagagem, a Polícia Federal é acionada. Quando uma bagagem é abandonada em um aeroporto, utiliza-se o plano de contingência do aeroporto a Polícia Federal é acionada para análise da situação. Se aconteceu uma emergência relacionada à segurança da aviação civil, quem responde é a Polícia Federal quando a ocorrência é em solo e o Comando da Aeronáutica quando a ocorrência for durante o voo.

O trabalho precisa ser bastante integrado. Esses órgãos têm reuniões periódicas, no âmbito da Secretaria de

Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR) para discutir a segurança da aviação civil. Da mesma forma, precisamos estar muito integrados com a indústria para entender o seu funcionamento, suas demandas e as demandas dos usuários do transporte aéreo.

Um exemplo da necessidade de coordenação com outros órgãos é o Programa Universal de Auditoria de Segurança da OACI (USAP, na sigla em inglês), que consiste em uma programação de auditorias da Organização. Esse programa, no Brasil, requer uma participação concreta da Polícia Federal, do Comando da Aeronáutica, do Ministério das Relações Exteriores e da SAC-PR para que possam ser apresentadas as ações que o Brasil oferece para garantir a segurança do transporte aéreo.

Especificamente sobre as auditorias USAP, cabe ressaltar que esse programa foi criado após os atentados de 11 de setembro com objetivo de avaliar as condições dos Estados no cumprimento das regras e recomendações de segurança da aviação civil internacionais. O Brasil foi auditado dentro do modelo USAP em 3 ocasiões: em 2005, com acompanhamento posterior em 2007. Uma nova auditoria no ano de 2010 e em 2015. A auditoria de 2015 ocorreu dentro do novo modelo do programa, que prevê um conceito de monitoramento contínuo, com trocas de informações entre o Brasil e a OACI. Importante destacar que o país tem mostrado uma evolução significativa desde 2005 em relação ao cumprimento dessas normas internacionais.

A primeira medida contra atos de interferência ilícita editada pela ANAC foi a Resolução que trazia os limites para o transporte das substâncias líquidas na bagagem de mão em 2007. Como foi a aceitação da população a esse tipo de restrição?

Nós sabíamos que o impacto da medida era bastante grande e, por isso, houve uma campanha da ANAC junto à imprensa para divulgação dessas medidas para que houvesse o mínimo impacto possível para os usuários do transporte aéreo em geral. Claro que todo mundo se sente incomodado em perder um perfume num canal de inspeção e a gente sabe que quase todos

os passageiros são pessoas de bem e que aquele perfume não seria uma ameaça. No entanto, para evitar que uma ameaça coloque em risco a vida de outras pessoas e comprometa a confiança do sistema de aviação civil, todas as pessoas precisam ser submetidas às medidas de segurança. Dessa forma, além da mídia, que divulgou as informações e explicou um pouco os procedimentos na época da entrada em vigência da resolução, houve orientações nos aeroportos, conscientização junto às empresas e aos operadores dos aeroportos, orientação dos passageiros em fila lembrando que os líquidos podiam, sim, ser transportados em bagagem despachada. Diante disso, apesar de cientes de que alguns transtornos pudessem ocorrer com a adoção da nova medida, houve uma aceitação considerável da sociedade naquele momento. As pessoas tendem a compreender as medidas, especialmente quando se tem uma ameaça apresentada e informações claras sobre os novos procedimentos. Dessa forma, a sociedade acaba se conformando e entendendo que aquelas medidas, por mais indesejadas que sejam, são necessárias.

Antigamente havia revista antes do embarque?

Antigamente, nos anos 60 e 70, não havia inspeção de segurança antes do embarque. Nos anos 70 iniciou-se a realização de inspeção com detectores de metais, buscando apenas armas de fogo. A partir das ameaças terroristas é que se passou a ter revista para outros tipos de materiais transportados, conforme a ameaça é apresentada a aviação civil se adapta, como foi o caso das restrições para substâncias líquidas. Atualmente temos visto a utilização de equipamentos cada vez mais modernos, como raios-X de alta definição e tomógrafos. Tudo isso é feito para permitir que a aviação civil possa se desenvolver de uma forma segura para todos seus usuários.

O Brasil é um país sem histórico de ameaças terroristas, então, como se preparar para possíveis ameaças?

É importante diferenciar ameaças terroristas de outras ameaças contra a aviação civil. Uma organização terrorista geralmente possui uma estrutura e uma motivação para realizar seus atentados em nome de alguma causa e

a aviação civil acaba sendo atrativa pela repercussão que uma tragédia aérea tem. O Brasil não possui um histórico recente de ataques terroristas contra a aviação civil, no entanto, temos outros tipos de atos ilícitos, como, por exemplo, o caso do sequestro do voo 375 da Vasp, em 1988, onde um passageiro armado invadiu a cabine de comando com a intenção de lançar a aeronave sob o Palácio do Planalto. Ele baleou um comissário de bordo e o engenheiro de voo e matou o copiloto. A aeronave acabou pousando em Goiânia (GO), onde continuaram as negociações. Outra ocasião foi o sequestro-relâmpago do voo 280 da Vasp, em 2009. A aeronave decolou de Foz do Iguaçu transportando 5 milhões em dinheiro (moeda da época) e foi sequestrada para alteração de sua rota a fim de fazê-la pousar em uma fazenda, local em que os sequestradores levaram o dinheiro embora. Enfim, temos algum histórico de atos ilícitos e a ANAC não trabalha somente buscando se defender de organizações terroristas, mas de tudo que possa trazer riscos para a segurança da aviação civil.

Para 2016 teremos uma visibilidade grande com os Jogos Olímpicos. Mas temos, claro, os órgãos de inteligência brasileiros trabalhando com isso, tentando buscar e identificar eventuais ameaças. Trata-se de trabalho constante, onde se antecipar às ameaças é fundamental para prevenir situações que, por vezes, fogem do nosso imaginário.

A sua história se confunde um pouco com a da ANAC. Como você iniciou aqui?

Eu sou nascido e crescido em Londrina, formado em engenharia civil na Universidade Estadual de Londrina. Trabalhei com construção civil durante 3 anos e, em 2003, fiz o concurso para o extinto Departamento de Aviação Civil (DAC) no Rio de Janeiro. Em dezembro de 2003 passei a ser engenheiro civil do DAC. Na época eu não tinha contato com a área de aviação civil e, até mesmo como passageiro, minha experiência era bem pequena. Desde o início fui trabalhar na área de facilitação e segurança da aviação civil contra atos ilícitos. Foi ainda no DAC que conheci minha esposa, e estamos juntos desde 2005, quando foi publicada a Lei de Criação da ANAC.

Acompanhamos toda aquela mudança do sistema do DAC, a transição de uma instituição militar para uma nova agência reguladora, estudamos juntos para o 1º concurso de especialistas e estamos aqui hoje, trabalhando com o que gostamos e ajudando a ter uma aviação civil segura e eficiente.

Como você se sente quando é passageiro? Todo mundo deve te perguntar isso... Você fica com mais medo ou menos medo?

Não tenho medo. Quando a gente conhece os procedimentos existentes para garantir a segurança podemos viajar mais tranquilos. Em geral, os passageiros veem apenas parte do processo, como a inspeção de segurança no equipamento de raios-X, que é o procedimento clássico na área de segurança. Eles não imaginam que existe toda uma estrutura por trás disso, seja de vigilância, de avaliação do comportamento de pessoas, de supervisão dos procedimentos em solo, de procedimentos na área de bagagens, de proteção de aeronave, de procedimentos de segurança do operador aéreo, de segurança da carga, do serviço de catering, de procedimentos de comunicação com o controle do espaço aéreo, enfim... Em todo lugar da aviação há alguma atividade de segurança sendo realizada e pessoas trabalhando para que todo mundo possa viajar de uma forma mais segura, seja nos aeroportos ou seja com nossa equipe de profissionais da ANAC que atuam com dedicação na área de AVSEC.

O que a gente ainda tem a alcançar ou a melhorar nos próximos dez anos?

O que eu gostaria mesmo é um pouco utópico. É que a aviação civil não precisasse de proteção, que o mundo estivesse em paz de forma geral e que não houvesse ameaças, para que todo cidadão pudesse viajar para onde quisesse sem se preocupar com questões de *security*. Incrível pensar que nós, seres humanos, somos capazes de cometer ataques ao próximo de forma intencional. Enquanto não temos um mundo ideal, acredito que a utilização de conceitos de inteligência deve avançar bastante nos próximos anos. Acredito também que a tecnologia dos equipamentos de inspeção de segurança, que já melhorou bastante nos últimos anos, deve avançar ainda

mais e se popularizar, não apenas nos países mais desenvolvidos. Associada a isso, a questão do treinamento dos profissionais dessa área deve ganhar mais destaque pela importância que tem para a manutenção da segurança do transporte aéreo.

E na ANAC?

A área de AVSEC participou ativamente da construção do planejamento estratégico da Agência para tentar levantar a nossa bandeira, mostrando nossa preocupação com o tema. E tivemos resultados. Hoje nos vemos representados no planejamento estratégico da ANAC, com ratificação da Diretoria e dos colegas de Agência. Nos últimos anos a nossa área conseguiu se estruturar melhor e temos uma equipe bastante qualificada para trabalhar com o assunto. É muito importante isso e o reconhecimento da ANAC sobre a importância do tema de segurança com vistas a sermos referência na promoção da segurança e do desenvolvimento da aviação civil.

“ Em todo lugar da aviação há alguma atividade de segurança sendo realizada e pessoas trabalhando para que todo mundo possa viajar de uma forma mais segura. ”

2008





FABRICIO JOSE NASCIMENTO DA SILVA FABRICIO LESSA CORREIA FABRICIO ROCHA CORE FABRICIO SOUSA REGO FABRICIO WAGNER FAGNER MAGALHAES DE MESQUITA FARLEY BRAZ DE OLIVEIRA FIORINI FARLEY DE ABREU SOUSA FATIMA APARECIDA FABRICIO FATIMA CRISTINA ARAUJO FATIMA MARIA DIAMANTINO RUBENS FAUSTO CESAR ALVIM REGO FAUSTO DE ABREU SOLDATELLI FAUSTO ENOKIBARA FAUSTO HENRIQUE DE SOUZA JACOBSEN FELEMON GOMES BOAVENTURA FELIPE ABELHA PEIXOTO GOMES FELIPE AGUIAR VIANA FELIPE ALEXANDRE SIMOES LISBOA FELIPE ANDRADE BONIFACIO GOMES FELIPE BLOISE OLIVEIRA SOARES FELIPE CAMPOS PELIZZON FELIPE CARDOSO DE ALMEIDA FELIPE CARRIJO ALVES FELIPE CHAVES FARIA DE ALMEIDA FELIPE CORREA CARNEIRO FELIPE COSTA BASTOS FELIPE CRISTIANO RODIO FELIPE DE MIRANDA CARDOSO FELIPE DE MOURA OYAS FELIPE DE OLIVEIRA RIBEIRO FELIPE DE OLIVEIRA SANTANA FELIPE DE SOUZA ANDRADE FELIPE DO ESPIRITO SANTO MELO FELIPE GEBRAEL PERRICCI FELIPE GONCALVES DIAS FELIPE GONZALEZ GONZAGA FELIPE JOSE MELFI PIZANO FELIPE KENNEDY FERREIRA LOPES FELIPE LOBO BITES LEAO FELIPE LOPES LINDEMANN FELIPE MATTEUS DE FREITAS FELIPE MOREIRA GUILHON FELIPE PEREIRA DA SILVA FELIPE PIERRI SCHMIDT FELIPE PINHEIRO BRASILEIRO DE ARAUJO FELIPE PINTO BRUNO FELIPE REAL PACHECO FELIPE REGO BRANDAO JUNIOR FELIPE SAMPAIO DE OLIVEIRA FELIPE SAMPAIO WENSE FELIPE SANTOS SARMANHO FELIPE SILVA ROSA FELIPE SIMON FELIPE SOARES LUDUVICE FELLIPE MACIEL MARTINS FERNANDA AGAPITO PASCOAL FERNANDA ALVES E SILVA FERNANDA CAIXETA VALIM FERNANDA CASTRO DIAS FERNANDA COSTA DE BRITO FERNANDA CRUZ FERREIRA FERNANDA DA ROCHA VELLOSO FERNANDA DA VEIGA LIMA FERNANDA DE MEDEIROS NUNES FERNANDA DE OLIVEIRA SOARES FERNANDA DE PAULOS FERNANDA DE SOUZA SILVA FERNANDA DIAS DE OLIVEIRA FERNANDA DINIS NERY FERNANDA FERREIRA LOURENCO FERNANDA FONTES DE SOUZA FERNANDA GAMA DA SILVA RODRIGUES FERNANDA GONCALVES SILVA FERNANDA GUERRA DE SOUZA FERNANDA LOUISE SILVA MARTINS FERNANDA MACIEL ANDRADE FERNANDA MARQUES PEREIRA POEYS DE CARVALHO FERNANDA MARQUEZ DE AMORIM COUTINHO ALVES FERNANDA MATTOS CARPINTEIRO DOS SANTOS FERNANDA MOREIRA MARQUES FERNANDA QUEIROZ DE SOUZA FERNANDA RAIANE RODRIGUES MEDEIROS FERNANDA SIMOES BARROS FERNANDA TAVARES DE MELLO ANDRADE FERNANDA TOCKUS FERNANDES ANTONIO ZUCOLOTTO FERNANDO ANTONIO MAZZEO DE LIMA FERNANDO ANTONIO VIEIRA DA SILVA FERNANDO APARECIDO DE OLIVEIRA ELEUTERIO FERNANDO BARBELLINI FEITOSA FERNANDO CARNEIRO MEZIAT FERNANDO COSSETTINI SAKIS FERNANDO DE CASTRO CABRAL FERNANDO DOS SANTOS TEIXEIRA FERNANDO EIGI TANAKA FERNANDO FERRARINI FERNANDO FERREIRA FERNANDO FRANKLIN CORREIA FERNANDO GODENY AVELINO FERNANDO INTI LEAL FERNANDO JOSE CAVALCANTE DOS SANTOS FERNANDO LUCENA BORGES FERNANDO LUIS WERNECK FERREIRA FERNANDO LUIZ CAS DE OLIVEIRA FILHO FERNANDO LUIZ MARTINS COSTA JUNIOR FERNANDO LUKAS MIGLORANCIA FERNANDO MAEDA DA SILVA FERNANDO MARIANO PACHECO FERNANDO MARQUES FREITAS FERNANDO MOLINARI REDA FILHO FERNANDO MOTTA ASSIS DE LACERDA FERNANDO SOARES KREBS FERNANDO TADEU SELES ALVES FERNANDO VINICIUS MORAIS PEREIRA FERNANDO WILSON ASSUNCAO DO ROSARIO FILIPE DE MATTOS FILIPE DE FREITAS ALENCAR FILIPE DE SOUZA ARAUJO FILIPE GRADIM MACHADO PEREIRA FILIPE LUIZ RAMALHO DE PAIVA FILIPE MIGUEL RIBEIRO FILIPE GUSTAVO CORREIA DE SOUSA REIS FIRMINO COTA DE SOUZA JUNIOR FLADNNY RANGEL DE ALBUQUERQUE GAIA FLAVIA CRISTINA CRUZ LAMBERTI FLAVIA DA SILVA FLAVIA DAKUZAKU FLAVIA DE MAGALHAES FERREIRA FLAVIA ELENA PENA PASCUAL FLAVIA FARIA BORGES FLAVIA LOBO SILVEIRA FLAVIA MACEDO ROCHA DE GODOI FLAVIA MATILDE SEIDEL OSORIO FLAVIA MONTEIRO DE CASTRO CAMPOS FLAVIA MOURA ALVES HENRIQUES OLIVEIRA FLAVIA NEPOMUCENO PINTO MOSQUERA FLAVIA PADILHA DA SILVA FLAVIA SERVO ROCHA MARTINS FLAVIANA FERREIRA DA SILVA FLAVINIA DE ANDRADE RIBEIRO FLAVIO ANDRES MORENO FLAVIO JOSE DA RESSURREICAO GUERRA FLAVIO JOSE DE ALMEIDA FLAVIO KIER KRUTMAN FLAVIO LUCIO LARA MOUTINHO FLAVIO MARQUES MIGOWSKI CARVALHO FLAVIO PAULETTO ZAMITH DE OLIVEIRA FLAVIO PETRUS PLATAO CORREA DE SA GUIMARAES FLAVIO SANTIAGO MOREIRA SILVA FLAVIO SCHEGERIN RIBEIRO FLAVIO SERGIO GOMES DE MORAIS FLAVIO SOARES DE OLIVEIRA JUNIOR FLAVIO SOUZA DOS SANTOS FLAVIO WILKER FERREIRA MELO FLAVIO WILLAME BRAUNA DE SOUSA FRANCESCO POMPOSELLI FRANCIELE DE MATOS MARTINS FRANCIELLE ALVES DA SILVA FRANCINALDO DE OLIVEIRA QUEIROZ JUNIOR FRANCINE BACELAR BARBALHO FRANCIS ANDREY DE CARVALHO VIEIRA MARTINS FRANCIS KENJI MATSUMOTO FRANCIS SOUZA COSTA FRANCISCA DAS CHAGAS PIRES FRANCISCA FRANCINEIDE BATISTA FERREIRA FRANCISCA GONCALVES MAIA FRANCISCO ALBERTO PINTO REDA FRANCISCO AUGUSTO AZEVEDO E TOLEDO COSTA FRANCISCO AUGUSTO GABAO MONTEIRO FRANCISCO BRAZ DUTRA JUNIOR FRANCISCO CARLOS ARAUJO COSTA FRANCISCO CARVALHO DE LIMA FRANCISCO CELSO LOURIDO BARRETO FRANCISCO CESAR DE MEDEIROS FRANCISCO CLEBER MACHADO FRANCISCO CORDEIRO DA SILVA FRANCISCO DA COSTA E SILVA JUNIOR FRANCISCO DE ASSIS HOLANDA MONTEIRO FILHO FRANCISCO DE JESUS FERREIRA FILHO FRANCISCO DOMINGUES RAMOS FRANCISCO DOS SANTOS ESTEVES FRANCISCO EDUARDO DE CARVALHO FRANCISCO HELIO CAVALCANTE FELIX FRANCISCO HENRIQUE DIAS FRANCISCO JOSE DE OLIVEIRA FRANCISCO JOSE FREITAS MACHADO FRANCISCO JOSE LEITAO DOS SANTOS FRANCISCO JOSE PUPPI FRANCISCO LUIZ PEREZ SECCO FRANCISCO PADILHA FILHO FRANCISCO PINTO DE SOUSA FRANCISCO SARAIVA GAMA DE SOUZA FRANCISCO VALTER PINHEIRO FILHO FRANKLIN NIVALDO SANTOS FRANKLIN NOGUEIRA HOYER FREDERICO ALVES SILVA RIBEIRO FREDERICO FERREIRA DE BARROS FREDERICO HENRIQUE GONCALVES LEITE GABRIEL ANTONIO PENNA DE MORAES DE SOUZA BAPTISTA GABRIEL AUGUSTO FIGUEIREDO FONSECA GABRIEL BARCELOS SANTOS GABRIEL BRIA DE SOUZA GABRIEL CAMPOS DOS REIS GABRIEL CARVALHO DE OLIVEIRA MOURA GABRIEL CARVALHO FERREIRA GABRIEL CAVALIERE MOURELLE GABRIEL DA SILVA EVANGELISTA GABRIEL DAMASO MURTA GABRIEL DE MELLO GALVAO GABRIEL DIAS LIMA GABRIEL DINIZ TORMIN GABRIEL FELIPE DE LIMA FARIA GABRIEL FERREIRA VASCONCELOS GABRIEL GUANABARA PEREIRA SILVA GABRIEL HENRIQUE DOS SANTOS RODRIGUES GABRIEL LIMA LEITE GABRIEL MARTINS DOS SANTOS GABRIEL MEDEIROS MAIA GABRIEL MIZEL MEIER GABRIEL NUNES VIEIRA MELLO DA SILVA GABRIEL OLIVEIRA MEDEIROS GABRIEL SACIOTTI CORREA GABRIEL SANTIAGO MACEDO GABRIEL SOUSA LEMOS GABRIEL VIANA DE ALMEIDA GABRIEL VIANA GOMES GABRIELA ALENKERT RIBEIRO ROLIM GABRIELA ALVES PAVAO GABRIELA BARRETO QUEIROZ GABRIELA DE ALMEIDA SAMPAIO GABRIELA DE FREITAS MENDONCA GABRIELA DE OLIVEIRA VOGADO GABRIELA DE SOUZA LEAL GABRIELA FEITOSA DE ARAUJO CAMPELO GABRIELA GONCALVES BRANDI GABRIELA GUERRA DE QUEIROZ GABRIELA KRUGEL DOS SANTOS GABRIELA MIRANDA DA SILVA GABRIELA PACIFICO DE BRITO GABRIELA PINTO MAFRA GABRIELA RODRIGUES CARLOS GABRIELA RUSSO DE FREITAS MATHIAS GABRIELA SANTIAGO DE ALENCAR GABRIELLA AMORIM SOUSA GABRIELLA CARVALHO NUNES GABRIELLA CORREA GABRIELLA CRISTINA DA SILVA MOISES GABRIELLA CRISTINA DA SILVA SANTANA GABRIELLA GUIMARAES ALVES GABRIELLA MELO DE DEUS VIEIRA GABRIELLA MIKALOSKI PINTO DA SILVA GABRIELLA RAMOS DE LIMA GABRIELLE INGRID CARVALHO DA SILVA GABRIELLI DAMAZIO RIBEIRO GABRIELLI NOGUEIRA DA SILVA GABRIELY DA CONCEICAO DOS SANTOS GECIVALDO SANTOS PIRES DA SILVA GENEROSO NIEDERAUER DE OLIVEIRA GENIVAL BENTO DOS SANTOS GENNER WYGH OLIVEIRA LOURENCO GEORGE ALEX LIMA DE SOUZA GEORGE CHRISTIAN LINHARES BEZERRA GEORGE FERNANDES VIEIRA DA SILVA GEORGE JOSE MESQUITA SILVA GEORGE MAIA DE ALBUQUERQUE GEORGES CHARLES DE WECK RIBEIRO GEOVANNI BATISTA NOVAES DE CAMPOS GERALDO ARNALDO PECCIN GERALDO GOMES ALVES GERALDO MAURICIO CANDIDO GERALDO PINTO DE ALMEIDA GERMANO BAYER JUNIOR GERSON BONANI GERSON FLORIZ COSTA JUNIOR GERSON TADEU CONTI FILHO GERVASIO DA SILVA ANTONIO GESSE DE AQUINO SILVA GEYSA KARLA DE LIRA BARROS GIAN PABLO DOS SANTOS GIANLUCA MAIA PERRONE GILBELE RIBEIRO POSSATI GILBERTO FELIZARDO DE SOUSA GILBERTO JOSE TEIXEIRA GILBERTO LINO PAES LANDIM GILBERTO LUIZ ROA CABRERA GILBERTO MARTINS JUNIOR GILBERTO PEDROSA SCHITTINI GILBERTO PINTO FERREIRA GILBERTO VIEIRA DA CRUZ JUNIOR GILDENORA BATISTA DANTAS MILHOMEM GILDEVAN FELIX DE LIMA GILMAR DE ARRUDA GILMAR MARQUES GILMAR RIBEIRO DOS SANTOS GILSON FLORINDO DOS SANTOS GILSON NASCIMENTO MAIA GILVAN MENDES DA SILVA GIORDANNA MARTINS CAVACA BODACK GIORGI MARTINS RODRIGUES GIOVANI BITTENCOURT GULARTE GIOVANO PALMA GISELE APARECIDA GONCALVES DE OLIVEIRA GISELE DO CARMO DOS SANTOS GISELE PATRICIO ELIAS GISELE SALLES MOURA GISELLE DE AZEVEDO NASCIMENTO COSTA GISELLE DE OLIVEIRA SANTOS GISELLI MAIA DOURADO GISLAINE DE FATIMA LINHARES REIS GISLEIDE APARECIDA DE OLIVEIRA GISLENE TEIXEIRA PEREIRA GIUSEPPE DE BONIS JUNIOR GIZELE LOPES DE OLIVEIRA GLADISTONE SOARES GLAUBER MOREIRA ROCHA GLAUBER PEREIRA DE SOUZA GLAUCE DE CASTRO LIMA GLAUCIA APARECIDA LOPES GLAUCIO BEZERRA MUNIZ GLAUCO DA SILVA BOELTER GLAUCO JOVIANO DA SILVA FERREIRA NUNES GLAUCO SERGIO RAMOS CONTI JUNIOR GLAYSON NEVES DE SOUZA GLAYTON RIBEIRO DOS SANTOS GLECIA BALBINO DE ALMEIDA GLEICE KELLY MORAIS RODRIGUES GLEND KLEISER GOUVEIA DIAS GLENDA LOURES DE MOURA GLORIA MARIA DE PAIVA ROCHA GOLDWIN ZIMMERMANN DA SILVA GRACE KELLY DE BARROS CORTES GRACIELA MARIA KRAEMER GRACIELLY MARTINS DA SILVA GRACIETE FERNANDO RIBEIRO DA COSTA GRAZIELA VELLOSO MISTURA GRAZIELI TAGLIAMENTO CLEMENTE GRAZIELLE FREIRE DE ALMEIDA GRAZIELLE NORONHA CAMPOS GRAZIELLE TEIXEIRA MOURA DA SILVA GREGORY ALMEIDA ALVES DO MONTE GREGORY RODRIGUES GUERTH LEVAY DE CARVALHO REIS GUILHERME AFONSO GUILHERME ALVES MEIRA GUILHERME ANDREU DA SILVA MANFROI GUILHERME ANTONIO DE SABOYA GOUVEIA GUILHERME ANTONIO SOARES CUNHA GUILHERME ANTUNES RAMOS GUILHERME ARTHUR BELOTTO SCALABRIN GUILHERME AUGUSTO XIMENES DE OLIVEIRA GUILHERME CALDAS BAHIA SILVA GUILHERME CINTI ALLEVATO GUILHERME COELHO DO AMARAL GUILHERME DA ROCHA COSTA GUILHERME DE ASSIS AFFONSO GUILHERME DE OLIVEIRA GUILHERME DOS SANTOS MACEDO GUILHERME EMILIANO PEREIRA

2008 - NOVA MALHA E MAIS FISCALIZAÇÃO

Em seu segundo ano, a ANAC partiu para a intensificação da fiscalização da qualidade da prestação dos serviços de transporte aéreo. Diversas operações foram realizadas e a malha aérea readequada passa a vigorar. Paralelamente, tem início o processo de liberdade tarifária internacional, com descontos progressivos para viagens para a diversos países da América do Sul.

Em janeiro de 2008, a ANAC anunciou a Operação Hora Certa, programa de fiscalização da qualidade da prestação dos serviços aéreos com foco na detecção e correção de falhas de companhias aéreas que vinham ocasionando atrasos nos voos domésticos. No mesmo mês, foi realizada em dez aeroportos brasileiros a primeira etapa da Operação Carnaval 2008, voltada para a fiscalização sobre a prestação de assistência aos passageiros.

Em fevereiro, um importante passo para a liberdade tarifária em âmbito internacional foi dado. Naquele mês foi publicada a Resolução nº 16/2008, que alterou os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul. Com a norma, a partir de 1º de março, o desconto máximo passou de 30% para 50% nos preços de passagens de voos que saíam do País para 12 destinos da América do Sul: Argentina, Uruguai, Chile, Paraguai, Bolívia, Peru, Equador, Colômbia, Venezuela, Guiana, Guiana Francesa e Suriname.

Em março do mesmo ano, a ANAC anunciou nova malha aérea que assegurava maior tempo em solo para as aeronaves das empresas aéreas, pois a Agência detectou que o planejamento das companhias que previa pouco tempo de solo para suas aeronaves, principalmente nos voos com conexões, foi o principal responsável pelos atrasos registrados no início do ano. Além disso, a medida evitou que as tripulações excedessem o total de horas legais trabalhadas. Ainda no mês de março, a Agência notificou 175 aeródromos brasileiros de pequeno e médio portes, para que corrigissem seus procedimentos de segurança, tanto no aspecto de prevenção contra atos ilícitos (*security*) quanto no que se refere à segurança operacional (*safety*). A grande maioria dos aeródromos notificados (75%) era administrada por governos estaduais e prefeituras.

Ainda em março o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizar a nomeação de mais 104 vagas para novos servidores na ANAC. Nesse momento foram convocados mais 38 analistas administrativos, 45 técnicos em regulação da aviação civil e 21 técnicos administrativos. Em 20 de maio uma exposição de motivos foi autorizada pelo Ministério para ampliação de mais 280 vagas.

Nos dias 13 e 14 de abril a Agência realizou a 1ª Feira de Aviação Civil. Com o objetivo de aproximar a sociedade do setor de aviação civil, o evento contou com a participação de representantes de escolas de pilotos, comissários, mecânicos e de ciências aeronáuticas. Além disso, no pátio do Terminal 2 do Aeroporto de Brasília foi aberta ao público uma exposição de aviões de todos os tipos, incluindo aeronaves históricas.



1ª Feira ANAC de Aviação Civil realizada em Brasília

Em junho, o processo de liberalização tarifária internacional entrou em nova etapa para voos entre o Brasil e outros países da América do Sul. Com alteração da Resolução nº 16/2008, foram autorizados descontos de até 80% nos preços das passagens aéreas de voos que saem do Brasil com destino aos 12 países da América do Sul. Os descontos puderam ser aplicados sobre o valor de referência da Associação Internacional de Transporte Aéreo, a *International Air Transport Association* (IATA), e eram válidos para todos os voos que partiam do Brasil, tanto de companhias nacionais quanto internacionais.

Em julho, a ANAC fechou novo acordo bilateral que permitia o aumento do número de voos semanais entre Brasil e Estados Unidos, e que beneficiou a região Nordeste com 21 frequências semanais.

Ainda em julho, a ANAC anunciou a suspensão, a partir de 4 de agosto, do certificado de aeronavegabilidade (licença para voar) de 24 aeronaves comerciais de passageiros, cargas e de uso misto (passageiros e cargas) de 10 companhias aéreas que não realizaram a instalação, obrigatória, de um equipamento de segurança, o *Traffic Alert and Collision Avoidance System* (Sistema de Alerta de Tráfego e Anti-Colisão), mais conhecido como TCAS II. Esse equipamento é obrigatório no Brasil desde janeiro de 2006 para todas as aeronaves configuradas para transportar mais de 19 passageiros ou que tenham peso de decolagem superior a 5,7 toneladas, sejam elas comerciais ou privadas.

No mês seguinte, mais um avanço na área de regulação econômica do setor: as empresas aéreas passaram a ter liberdade para conceder descontos nas tarifas aéreas para voos entre Brasil e outros países da América do Sul. Isso porque entrou em vigor a etapa final do processo gradual de liberdade tarifária, que derrubaria totalmente o limite de 30% de descontos que era utilizado no Brasil até fevereiro de 2008, quando todos os demais países do continente já praticavam a liberdade tarifária nos voos internacionais. Para voos domésticos, as tarifas no país estavam liberadas desde 2005, por meio da Lei de criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005).

A nova regra passou a ser válida para companhias nacionais e estrangeiras, em voos que saem do Brasil com destino aos 12 países da América do Sul.

Em setembro, após implementar a liberdade tarifária para voos entre Brasil e países da América do Sul, a ANAC abriu consulta pública para coletar contribuições sobre a adoção de liberdade tarifária semelhante para os voos entre o Brasil e demais países do mundo. A proposta da ANAC era implementar uma liberação gradual, permitindo

promoções que deveriam ampliar a competição entre as companhias aéreas, em benefício dos passageiros.

No mesmo mês, foi lançado o Polo de Aviação Civil de Minas Gerais, com a assinatura do protocolo de intenções do projeto conjunto entre a ANAC e o Governo do Estado de Minas. O projeto contemplava a melhoria da qualidade da formação e da capacitação dos recursos humanos para a aviação civil, que necessita de mão de obra altamente especializada. O projeto de Minas Gerais é o segundo lançado no país pela ANAC. O primeiro foi desenvolvido no Estado do Rio Grande do Sul com o Programa de Formação de Pilotos. Cerca de 130 jovens, entre homens e mulheres, de nove estados e do Distrito Federal, ganharam bolsas de estudo no valor de 75% dos custos nos cursos de formação de Pilotos Privados (PP) e Pilotos Comerciais (PC). Alojados nos aeroclubes gaúchos, os bolsistas fazem aulas práticas e teóricas. Os candidatos participaram de um processo seletivo que reuniu prova objetiva e Exame de Proficiência Técnica. Sem o programa da ANAC, os alunos teriam que arcar com o custo, em aeronave monomotor, de cerca de R\$ 7 mil, no caso de Pilotos Privados, e R\$ 26 mil, para Piloto Comercial, somente para formação prática (horas de voo) – sem contar a formação teórica e outras despesas.

Em outubro, a ANAC colocou em consulta pública uma minuta de regra para redistribuição de *slots* (horários de

partidas e chegadas) que permitiria, a cada dois anos, o acesso de um número maior de companhias aéreas a aeroportos com capacidade saturada, aumentando assim a concorrência e criando novas opções para os consumidores. Pela regra proposta, todo aeroporto que ultrapassasse o limite de 90% de sua capacidade de infraestrutura aeroportuária, no uso do pátio ou

da pista, seria considerado “saturado” e sofreria limitações em suas operações.

Em 9 de outubro, o então superintendente de Aeronavegabilidade, Cláudio Passos Simão, tomou posse em seu primeiro



Passos toma posse como diretor

Arquivo SAR/ANAC

mandato, tornando-se, após sua recondução (19/05/2011 a 19/03/2016), o diretor com mais tempo na diretoria da ANAC.

No mesmo mês, as ligações aéreas entre Brasil e Uruguai, antes limitadas a 43 voos semanais de ida e volta, tornaram-se irrestritas. Esse foi o resultado da renegociação do acordo bilateral pela ANAC com a autoridade aeronáutica uruguaia.

Em novembro, foi assinado em Brasília o Contrato de Concessão entre a ANAC e a empresa Azul Linhas Aéreas, habilitando a empresa a solicitar rotas e horários para operar voos domésticos regulares de passageiros, de carga e mala postal.

Em dezembro, a ANAC anunciou esquema especial de fiscalização para o período de fim de ano nos aeroportos brasileiros, como parte da Operação Feliz 2009, lançada pelo Ministério da Defesa. Durante a operação, a ANAC intensificou a fiscalização nos maiores aeroportos do país, especialmente Guarulhos (SP), Galeão (RJ), Brasília (DF) e Congonhas (SP), que sozinhos concentravam metade do movimento de passageiros de todo o Brasil. Na operação, também ampliaram-se os serviços de prestação de informações aos usuários.

As quatro maiores companhias aéreas do Brasil na época – TAM, GOL/Varig, OceanAir e Webjet firmaram com a ANAC o compromisso de assegurar a qualidade da prestação de

serviços aos passageiros durante a alta temporada (fim de 2008 e início de 2009).

Também em 2008, a ANAC realizou audiência pública sobre a proposta de revogação da Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005, que impunha restrições à utilização do Aeroporto Santos Dumont e demais aeroportos na Área de Controle Terminal do Rio de Janeiro. A proposta da ANAC era promover a melhor utilização do aeroporto, beneficiando os passageiros que hoje não têm opção de voos para outros destinos no aeroporto da região central do Rio de Janeiro. Desde março de 2005, a Portaria nº 187 havia destinado o aeroporto a receber apenas voos da ponte-aérea Rio-São Paulo, inclusive com jatos de grande porte, e voos para outros destinos limitados a aeronaves turboélice de até 50 assentos. Como a pista e as demais instalações do Santos Dumont comportavam a operação de jatos de grande porte com segurança, não existia razão técnica para a restrição determinada pela portaria. Na mesma data, a audiência pública presencial convocada pela ANAC para receber contribuições para o processo de revogação da Portaria nº 187/DGAC, necessária para a remoção de barreiras não-operacionais no Aeroporto Santos Dumont, foi interrompida, uma hora e meia após seu início, por força de uma liminar concedida pela Justiça Federal a um mandado impetrado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro.

O mercado em 2008

O número de passageiros transportados em 2008 foi de 63 milhões de pessoas, número 6% superior ao ano anterior e 65% maior que o observado em 2002, quando foram registrados 38 milhões de passageiros. Grande parte deste crescimento foi impulsionado pela liberdade tarifária, que já vigorava nos voos domésticos e que foi adotada para os voos do Brasil para a América do Sul em 2008, ampliando a concorrência e favorecendo a queda de preços nas passagens aéreas. Naquele ano, 24 empresas aéreas brasileiras estavam em operação (incluídas nesta contagem a GOL e a VRG Linhas Aéreas, que se fundiram em outubro de 2008) e 47 empresas internacionais que realizaram voos de passageiros e carga com origem ou destino no Brasil. A oferta doméstica foi 11,7% maior que em 2007 e a demanda teve aumento de 8,69% em relação ao ano anterior. A taxa ocupação das aeronaves foi de 66%. A frota de aeronaves registradas no Brasil foi de 15.382 aeronaves, número 5,5% maior do que o registrado em 2007. Os dados incluíram jatos das grandes companhias aéreas, aviões e helicópteros particulares, táxis-aéreos, aeronaves usadas na agricultura, em escolas de aviação e em reportagens, além de experimentais, balões e dirigíveis. A tarifa média do valor dos bilhetes aéreos praticada pelas empresas brasileiras em 2008 foi de R\$ 417,74.

BRUNO DALCOLMO

Superintendente de Relações Internacionais

Perfil

Mestre em Economia Política Internacional pela *London School of Economics and Political Sciences (LSE)* em 2007 e graduado em Relações Internacionais pela Universidade de Brasília (UnB) em 2003). Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão-MPOG (2004). É Superintendente de Relações Internacionais da ANAC desde abril de 2009. Atuou como Assessor no Gabinete do Secretário de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE-MF) de 2004 a 2005 e na Coordenação-Geral de Transportes e Logística da mesma Secretaria entre os anos de 2005 e 2009.



Arquivo ASCOM/ANAC

Como foi o processo de liberação tarifária para os voos internacionais?

A política tarifária para voos internacionais é regulamentada basicamente por dois mecanismos. Em primeiro lugar a própria legislação brasileira e, em segundo lugar, pelos Acordos de Serviços Aéreos. A legislação interna estabelece as características ou o grau de liberdade de precificação no setor, enquanto os acordos internacionais visam a compatibilizar sistemas regulatórios nem sempre similares no quesito política tarifária.

Até a década de 1980, grande parte dos países, entre eles o Brasil, estabelecia práticas bastante estritas para o mercado internacional. Este cenário advinha do papel estratégico desempenhado pelas empresas aéreas para determinados países, muitas vezes de segurança nacional, como os Estados Unidos, por exemplo. Para os demais países, a estrita regulação do mercado advinha do fato de grande parte das empresas serem estatais e da necessidade de manutenção de conectividade com grandes parceiros comerciais e políticos.

O fato é que o sistema permitiu o desenvolvimento do mercado internacional de transporte aéreo, mas sob uma pesada tutela do Estado que, para salvaguardar a saúde financeira das empresas “de bandeira”, limitava a concorrência via restrição do número de voos, de rotas permitidas, de empresas aéreas. A política tarifária era mais um aspecto de limitação da concorrência e das regras de acesso a mercado.

A existência de um “piso tarifário” se justificaria pela proteção de mercado para as empresas aéreas nacionais contra empresas estrangeiras que teriam vantagens competitivas sobre aquelas, por exemplo: economias de escala, de escopo, de rede, vantagens tributárias ou creditícias, prática de subsídios governamentais ou até mesmo estruturas de custos mais eficientes. Tais argumentos foram examinados ao longo de décadas por especialistas, sendo progressivamente desmistificados. Para tanto, a criação das autoridades de concorrência, a remoção de barreiras à entrada (regulatórias e de infraestrutura) e relativa facilidade com que novos competidores começaram a entrar no setor, impediram que os receios de monopolização ou oligopolização do setor se tornassem realidade.

A partir dos anos 1980, o desenvolvimento do setor aéreo internacional permitiu a “normalização” do setor, ou seja, a progressiva flexibilização das regras de acesso a mercado. Foi o início do nascimento dos chamados “acordos de céus abertos”, nos quais eram conferidas condições de crescimento e ampliação dos serviços internacionais. Como resultado, houve introdução de concorrência no setor e progressiva redução da tarifa média cobrada do passageiro, gerando maior conectividade entre os países, melhores serviços e maior densidade de tráfego.

No caso brasileiro, a partir dos anos 90 a política tarifária começou a ser flexibilizada. Antes, os preços cobrados aos passageiros eram previamente aprovados pelo poder público. A partir deste momento, “bandas tarifárias” cada vez mais amplas foram introduzidas.

Com o advento da criação da ANAC, há a necessidade de finalização deste processo de abertura. A política tarifária brasileira para o mercado de serviços aéreos regulares domésticos e internacionais, passa então a ser regulamentada pelo disposto no art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, como notado:

“Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.”

“*Como resultado, houve introdução de concorrência no setor e progressiva redução da tarifa média.*”

Buscando atender a tal dispositivo, a Comissão Técnica de Coordenação das Atividades Aereas (Cotaer) realizou, entre 2006 e 2007, a revisão da Resolução no 004/2003, do Conselho de Aviação Civil (Conac), que tratava do transporte aéreo internacional. Esse trabalho resultou na aprovação pelo Conac da Resolução nº 07/2007.

Tais diretrizes determinaram uma revisão da regulamentação dos preços para o mercado internacional, visando ao aumento da concorrência e a promoção da liberdade de mercado. Após estudos e audiência pública, foi publicada pela Agência a Resolução nº 61 de 20/11/2008. A Resolução implantou um sistema progressivo de descontos para ligações internacionais, alterando os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais.

A partir do dia 1º de janeiro de 2010, para tarifas de todas as classes passaram a vigorar sob o regime de liberdade tarifária.

Quais eram os objetivos do processo de liberação tarifária para os voos internacionais?

Um dos principais argumentos favoráveis a um regime de liberdade tarifária no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros é no sentido de que uma diminuição nas tarifas estimularia a demanda e proporcionaria uma aceleração no desenvolvimento deste tráfego. Esse desenvolvimento promoveria operações em maior escala, permitindo a manutenção da rentabilidade das empresas, mesmo com uma tarifa mais baixa para os usuários.

Talvez o aspecto mais importante deste processo seja que a alteração de todos estes dispositivos de acesso a mercado tem como objetivo final a popularização do transporte internacional já que, para além das questões financeiras e comerciais das empresas aéreas, o transporte aéreo internacional desempenha papel fundamental na integração da população brasileira ao mundo, em seus aspectos políticos, diplomáticos e sócio-culturais-educativos.

Quais os avanços da ANAC nesses últimos 10 anos em termos de acordos internacionais?

Como consequência do requisito legal em prol de maior abertura do transporte aéreo, a atividade de negociação internacional foi intensa nos últimos anos. No total, foram 120 negociações de acordos desde 2007. Àquele tempo o Brasil detinha acordos com 67 países, hoje já passamos de 100. Dentre estes, cerca de 30 acordos já são no formato *open skies*.

A ANAC já renegociou acordos bilaterais com países-chave para a distribuição de tráfego na Europa, Oriente Médio e Ásia. Devem ser destacadas as negociações com África do Sul, Turquia, Emirados Árabes Unidos, Catar, Coreia do Sul, Hong Kong e Cingapura. Todos estes países são centros de distribuição de tráfego (*hubs*) e potencializam a conectividade do Brasil, especialmente com o Oriente Médio e a Ásia. Estamos construindo novas portas de acesso no mercado de longo curso, principalmente asiático, sem ficarmos reféns da Europa.

Os acordos negociados tendem a introduzir nova dinâmica no mercado internacional de transporte aéreo do Brasil. Com eles serão progressivamente eliminadas as restrições à implementação de novos voos, ampliando a oferta e a concorrência entre as empresas. Estes são objetivos precípuos da atuação da Agência. Ainda, o fortalecimento do mercado brasileiro de transporte aéreo, somado a tais medidas, tenderá a permitir a introdução de voos em novas cidades brasileiras, em benefício da conectividade do território brasileiro como um todo, e não apenas do centro-sul do país.

De grande importância também no cenário de negociações, foi a conclusão do acordo de céus abertos com os Estados Unidos. No formato negociado, o acordo permitirá uma elevação gradual do número de voos. Fruto desta negociação o mercado Brasil-EUA apresentou taxas de crescimento da ordem de 15% ao ano ao longo dos últimos cinco anos.

Afora as negociações bilaterais, o Brasil, tem empreendido negociações multilaterais. Neste flanco, merecem destaque as negociações com a União Europeia (em andamento), com os países integrantes da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (concluída) e na OACI, com vistas à conclusão de acordos globais de serviços internacionais de transporte aéreo e regras de flexibilização de investimentos estrangeiros em empresas aéreas. Estas são iniciativas que visam a mover o país de um sistema bilateral de negociação para um sistema multilateral que estabeleça harmonização nas regras de acesso a mercado.



Quais os impactos tangíveis desta política de abertura dos Acordos Internacionais?

Desde o início do presente processo de renegociação dos Acordos e remoção de barreiras que impediam o estabelecimento de novas rotas, houve uma disparada no interesse de países e companhias estrangeiras no estabelecimento de rotas de e para o Brasil.

A análise comparativa entre 2007 (início da abertura) e 2015 demonstram os benefícios à política de transporte aéreo implementada, tais como taxa de crescimento do transporte aéreo internacional, da ordem de 9% (2008 - 2013), mais do que o dobro da verificada no momento pré-abertura, em torno de 4% (2000 - 2007). Outro benefício foi observado nos mercados nos quais foi possível introduzir maior flexibilização passaram a exibir taxas de crescimento muito superiores que os que se mantiveram fechados. Taxa média de crescimento EUA 2008-2013 foi de 13,6% (acumulado 88,9%) x taxa média de crescimento Brasil-UE 4,4% (acumulado de 24%) no mesmo período. Além disso o mercado foi expandido tanto por empresas brasileiras quanto estrangeiras. Novas empresas estrangeiras passaram a operar no Brasil, entre elas: *Emirates, Qatar, Turkish, Air China, US Airways, Singapore*. Novos destinos internacionais passaram a ser servidos, tais como Los Angeles, Orlando, Detroit, Barcelona, Dubai, Doha, Istambul, Adis Abeba e destinos no Caribe e na África e outras cidades brasileiras passaram a receber voos internacionais: Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Fortaleza, Natal, Salvador, Brasília, Manaus. Houve uma efetiva desconcentração de voos do centro-sul brasileiro, e principalmente do aeroporto de Guarulhos, que já chegou a concentrar mais de 80% de todo o tráfego internacional do país. O modelo regulatório anterior gerava concentração de voos em São Paulo e Rio. Finalmente, empresas como *Copa, TAP e American* voam hoje cada uma para cerca de 10 cidades brasileiras, proporcionando uma conectividade do território brasileiro sem precedentes.

Importante mencionar que o processo de abertura não foi feito de forma abrupta ou impensada, mas em constante coordenação com as empresas aéreas brasileiras.

No que diz respeito à atuação das companhias brasileiras, as mesmas transportam atualmente em torno de 65% de todo o tráfego aéreo entre o Brasil e os demais países Latino Americanos. GOL e TAM são a primeira e segunda maiores transportadoras em valores absolutos na região. Elas também têm tido bom desempenho no mercado mais competitivo, o americano. a TAM detém atualmente participação maior no mercado Brasil-EUA (30%) do que detinha a Varig no ano 2000 (25%), período pré-crise da empresa. No agregado, as empresas americanas ainda transportam mais que as brasileiras (65% x 35%, em linhas gerais), consequência natural de possuírem quatro grandes empresas operando para o Brasil. Na análise por rota, há equilíbrio nas principais e mais competitivas rotas entre Brasil e EUA (NY e Miami), além de predominância de empresas brasileiras em rotas específicas (ex. Orlando).

Como a ANAC tem contribuído nos organismos aos quais é associado (OACI, CLAC e outros relevantes)?

A necessidade de uma atuação coordenada da ANAC junto aos organismos internacionais de aviação civil decorre do fato de que os atos aprovados por tais organismos servem como referenciais normativos para a atuação da autoridade de aviação civil brasileira. Uma vez em vigor, os Padrões e Práticas Recomendadas (*Standards and Recommended Practices – SARPS*) vinculam a autoridade de aviação civil brasileira, pois se tornam referenciais para a avaliação da qualidade do arcabouço normativo nacional. Além da OACI, a ANAC participa de outros fóruns internacionais de forma efetiva, dentre os quais se pode citar a Comissão Latino Americana de Aviação Civil (CLAC), o Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP), o Grupo Regional de Segurança Operacional Pan-Americano (RASG-PA), o Grupo de Colaboração Internacional de Gerenciamento da Segurança Operacional (SM-ICG), entre outros. Em tais fóruns, são adotadas iniciativas voltadas à harmonização de regulamentos e à facilitação dos processos de integração internacional.

Neste cenário, destaque-se o desenvolvimento de Projeto Prioritário de organismos internacionais na ANAC, com

o objetivo de institucionalizar a atuação da ANAC e fortalecer a capacidade da Agência de realizar um acompanhamento crítico e sistemático dos processos normativos internacionais da coordenação da participação brasileira em diversos fora de alto nível, em especial da OACI. Destaque-se ainda a assunção, pela ANAC, de maior papel na coordenação de assuntos regionais relacionados a segurança operacional, com destaque para o Sistema Regional de Segurança Operacional e o *Regional Aviation Safety Group*. A atuação nestes órgãos regionais, em conjunto com a atividade de segurança operacional no âmbito da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil gera reforço mútuo, com importante impacto na imagem do Brasil na região. Importante mencionar que o Brasil, representado pela Agência, exerceu a presidência da CLAC entre os anos 2013-2014. Como principais resultados da presidência brasileira naquele organismo arrolam-se os seguintes

itens: (i) eleição completa da chapa latino americana ao Conselho da OACI; (ii) eleição com votação recorde do Brasil ao Conselho; (iii) participação inédita do Presidente

da ANAC como *chairman* da Comissão Econômica durante a Assembleia da OACI de 2013; (iv) elaboração de acordo multilateral entre CLAC e Comissão Africana; (v) a criação do grupo permanente de gestão, dedicado a reformular o planejamento estratégico daquela Comissão. Ainda no

que diz respeito a organismos internacionais, observa-se a progressiva consolidação da área de meio ambiente no escopo de atividades da Agência. No que diz respeito ao setor aéreo, as questões ambientais são tratadas no Anexo 16 da Convenção de Chicago (Ruído Aeronáutico e Emissões de Poluentes por Motores de Aeronaves). A estes temas, soma-se a agenda de mudanças climáticas, grande foco das discussões nos organismos internacionais nos últimos anos. Na medida em que congregam as áreas de certificação, aeronavegabilidade, infraestrutura e operações de aeronaves, possuindo ainda marcante viés normativo no cenário internacional, há forte caráter de interdisciplinaridade entre os assuntos afetos à área ambiental e, como consequência direta, claras

interfaces entre as diversas áreas de atuação desta Agência. Por estes motivos, torna-se indispensável a coordenação do tema de maneira integrada na Agência. Dentro desta concepção de atuação coordenada em organismos internacionais, já foram realizadas entregas relevantes para o histórico da Agência na temática meio ambiente: (i) realização da primeira reunião da Rede Ambiental da ANAC; (ii) estabelecimento de plano de trabalho para as atividades do CAEP; (iii) progressiva consolidação da Agência como unidade-referência no governo brasileiro no que diz respeito a discussões sobre mecanismos de mercado e aspectos relacionados a mudanças climáticas no setor de aviação civil; (iv) publicação do primeiro inventário nacional de emissões do setor aéreo brasileiro; (v) publicação de posicionamento da Agência em processos judiciais relacionados a emissões atmosféricas em aeroportos como, por exemplo, de Guarulhos.

“O momento atual é de consolidação do trabalho empreendido e aprofundamento da internalização da agenda ambiental na Agência.”

Quais os principais desafios da ANAC relativos aos temas de trabalho da SRI?

No que diz respeito à atuação da Agência e da SRI nos organismos internacionais de aviação, avançamos muito nos últimos anos. A atuação da Agência era basicamente protocolar em muitos foros de discussão, e realizada de forma fragmentada. Atualmente, há uma visão integrada dos organismos e capacidade de identificação dos reais objetivos da Agência e do Governo Brasileiro em cada um deles. Há, no entanto, necessidade de consolidação desse trabalho, por meio de melhor integração com as demais superintendências. A SRI deve funcionar como catalizadora da ação das demais unidades organizacionais,



sabendo compreender as necessidades de cada uma delas e sendo capaz de identificar oportunidades de atuação e melhoria dos trabalhos a partir do cenário internacional. Isto pode se dar por meio de ações de cooperação internacional ou suporte à ação das unidades em organismos internacionais. Com relação à agenda de meio ambiente, a OACI reconhece que os impactos da aviação sobre o ambiente se dão tanto no âmbito local como no global e preconiza que as ações de mitigação devem ser planejadas e adotadas dentro desses dois domínios com estrita observância dos critérios de viabilidade econômica, técnica e ambiental. Como se pode observar, a multidisciplinaridade é característica fundamental da agenda ambiental.

O momento atual é de consolidação do trabalho empreendido e aprofundamento da internalização da agenda ambiental na Agência. A institucionalização do tratamento das questões afetas ao meio-ambiente permite um melhor planejamento da atuação na área ambiental e maior responsabilização perante a sociedade civil, o que traz impactos diretos ao macroprocesso de representação

institucional da Agência. Por fim, deve ser buscado o desenvolvimento de procedimento multidisciplinar para análise e atuação em questões de meio ambiente, apoiada em uma estrutura matricial e incorporando ao processo de decisão da Agência, considerações sobre os efeitos das medidas no meio-ambiente evitando, ou minimizando os impactos adversos das medidas propostas. A Agência ainda precisa internalizar a “análise de impacto ambiental” em sua metodologia de trabalho.

Como você vê a ANAC daqui a 10 anos?

Tenho profundo orgulho pelo trabalho desenvolvido pela Agência. Mesmo com os anos iniciais muito atribulados e o recebimento de um setor com necessidade de profunda transformação, a Agência soube lidar com situações e demandas extremas até o momento atual, no qual passa a ser referência no Governo Brasileiro em termos de seriedade e capacidade de entrega. Acredito que os próximos anos deverão trazer maturidade à Agência, com consolidação em seu formato de governança e equipe técnica. O conteúdo internacional é inerente ao setor, portanto, antecipo que a Agência deve fiar-se nos melhores exemplos de reguladores do mundo. Temos capacidade para tal e devemos investir em um corpo funcional de excelência para atingirmos este objetivo. Acredito que nossa atuação em organismos internacionais, meio ambiente e cooperação internacional cresça muito em qualidade nos próximos dez anos. As bases para este trabalho foram lançadas e frutos já começam a aparecer, mas são agendas que seguramente demandarão mais atenção da agência nos próximos anos. Não há como não vislumbrar nos próximos dez anos o objetivo de popularização do transporte aéreo internacional. É um futuro possível, no qual o transporte aéreo servirá para aproximar o Brasil dos demais países, encurtar distâncias, e no qual retiraremos o transporte aéreo internacional da categoria “bem de luxo” para colocá-lo à disposição da população e da economia brasileira.



2009



GUILHERME ERNANI DENZ GIROTTI GUILHERME FARIA LIMA GUILHERME FERNANDES MENEGAZZO GUILHERME FERNANDES RESENDE GUILHERME FRANCO COUTO NETO GUILHERME GABRIEL ALBUQUERQUE NEIVA GUILHERME GARCIA MOMM GUILHERME GOMES DA SILVA GUILHERME GONTIJO ADAME GUILHERME HAGEL GUILHERME LUIZ DO NASCIMENTO GUILHERME MACHADO BOLELI GUILHERME MAGALHAES MATEUS GUILHERME MATOSO MACEDO GUILHERME NATIVIDADE HECHT GUILHERME OSCAR OLIVEIRA DE QUEIROZ GUILHERME PONTES SOARES GUILHERME PRADO HANG GUILHERME RAIMUNDO PINTO OLIVEIRA GUILHERME RAMOS DE JESUS GUILHERME RICARDO TESTONI GUILHERME SIKORSKI GUILHERME TAVARES MAFRA GUILHERME THEODORO DO NASCIMENTO FILHO GUILLAUME CEDRIC MELIN GUSTAVO ALEXANDRE NASCIMENTO GUSTAVO CARNEIRO DE ALBUQUERQUE GUSTAVO CARVALHO REIS GUSTAVO CORDEIRO GARCIA PEREIRA GUSTAVO COSTA COURBASSIER GUSTAVO DE NARDIN GUSTAVO DE PAULA E OLIVEIRA GUSTAVO DE SOUZA PINTO GUSTAVO EMILIO PASCHOALOTTI GUSTAVO HENRIQUE RIGODANZO CANUTO GUSTAVO JONAS DA SILVA CARMO GUSTAVO LIMA CARNEIRO GUSTAVO LUIZ DE FREITAS BUSI GUSTAVO LUIZ URRUTH GUSTAVO MACHADO COELHO GUSTAVO MACHADO DE FREITAS GUSTAVO MACULO DE QUEIROZ ROCHA GUSTAVO MONTENEGRO BRAGA GUSTAVO MORGADO DA FONSECA GUSTAVO NEVES COLARES GUSTAVO NICOLETTI FARAH GUSTAVO NOGUEIRA DE SOUZA GUSTAVO NOLETO GARCIA DE PAULA GUSTAVO PASCHOAL DIAS GUSTAVO RAMIRO ROSA GUSTAVO SCHETTINO SANTOS GUSTAVO SENA DE LIMA GUSTAVO SOUZA KELLY GUSTAVO STARLING MEDEIROS GUSTAVO TEIXEIRA SOARES GUSTAVO VIEIRA ROCHA RABELO GUSTAVO AZEVEDO DOS SANTOS GUTTENBERG RODRIGUES PEREIRA HALANNA LEANDRO PADRONI DE SOUZA HALYSON HENRIQUE DE SOUZA VALADAO HAMILTON ANTONIO MACHADO HAMILTON LUIZ DE SOUZA GUIMARAES HANNA CAMYLLA BENEDETTI HANNA CARDOSO BARBOSA HANNA GABRIELA PEREIRA FELIPE DA COSTA HANNAH CLARA RODRIGUES PETKOVIC HARLEM SOUZA LIMA HAROLD MONTEIRO CRISTOVAO HARON MOTA DE CASTRO NERY HEBERA DA SILVA FERREIRA HECTOR GRACA NOYA HEGEL ATTA RODRIGUES BITTENCOURT JUNIOR HEIDER LISBOA DE OLIVA JUNIOR HEIRISSON DOS REIS VIEIRA HEITOR FAJARDO CARVALHO HEITOR GOULART DE ANDRADE HEITOR MENDES BRANDAO HEITOR TADINI DONIN HELDER FRANCIS DE CAMPOS DOURADO HELEN SIMOES IHLENFFELDT HELIA PORTELA DOS SANTOS HELIO DO NASCIMENTO RIBEIRO HELIO FERNANDES MORAES DE SENA HELIO NUNES DE ARAUJO HELIO TARQUINIO JUNIOR HELIUS FERREIRA ARAUJO HELLEN DE SOUZA FREIRE HELLEN TEIXEIRA LEITE HELLY PEDRISCH ALVES DA SILVA HELOINA OLIVEIRA DE SOUZA HELOISA DA CONCEICAO VELLOSO HELOISA DA SILVA ALMEIDA HELOISA HELENA NOBREGA DE OLIVEIRA NEVES HELOISA VALDEZ DE OLIVEIRA HELOISE MONTEIRO DA SILVA GONCALVES HENRI SALVATORE BIGATTI HENRIQUE ANDRADE ROLIM HENRIQUE ANSELMO DIAS HENRIQUE AUGUSTO GABRIEL HENRIQUE BONITZ ROZENO SOARES HENRIQUE DE SOUSA TORRES HENRIQUE DE VILHENA PORTELLA DOLABELLA HENRIQUE FAGUNDES RIBEIRO HENRIQUE GUSTAVO ALECRIM MANCO HENRIQUE HELMS HENRIQUE HIEBERT HENRIQUE LUIZ MORICI DE PAULA XAVIER HENRIQUE MOREIRA DE ALMEIDA HENRIQUE OSORIO MENCHON FELCAR HENRIQUE PEREIRA DE AMORIM HENRIQUE RIBEIRO E VASCONCELOS HENRIQUE SALLES GENNARI HENRIQUE SANTOS BORGES HENRIQUE SHIMANUKI MUTA HENRIQUE SIMAO DE SENA HENRIQUE SOARES VIEIRA MAGALHAES HENRIQUE TAITSON QUEIROZ HENRIQUE VITOR DE OLIVEIRA HERBERTH CARVALHO GUEDES DOS REIS HERCULES ARMENIO CAMILO CRUZ HERIBERTO GUIMARAES RODRIGUES HERICKA LIMA CUNHA HERIELLEN DOS SANTOS ANDRADE HERMAN SOUZA DE AZEVEDO HERMANIA PATRICIA CAMILO LEITE HERMES LOMANTO VAZ SAMPAIO HERON DOS SANTOS OLIVEIRA HERVAL LACERDA ALVES HEVELYNE DUARTE DE SOUZA HIGO ALENCAR DE LIMA HIGOR SEARA DE MATOS ROCHA HILDA CARDOSO VIEIRA HILDEBRANDO OLIVEIRA HILDENISE REINERT GONZALEZ DA SILVA HILDEVANA MEIRE DA SILVA ALMEIDA HILTON BATISTA DE LIMA HILTON HOSTALACIO NOTINI HILTON PEREIRA DOS SANTOS HIROSHI KAMEYAMA HOMERO MONTANDON HOSANA ALINE PASSOS DA COSTA HUDSON ANDRE RODRIGUES HUDSON DARLEY FERREIRA ROSA HUDSON MAGNO LUCENA ROSA HUGO ANDERSON MARKS FARIAS HUGO ANTONIO DO CARMO BEZERRA HUGO DE CARVALHO PINHEIRO HUGO DE LEMOS HAAS HUGO FERNANDO VIEIRA GONCALVES HUGO GERALDES AGUIAR HUGO JUNIOR SOUSA VIDAL HUGO LEONARDO DE FREITAS PEREIRA HUGO MATEUS DOS SANTOS HUGO NOVAES DE ANDRADE HUGO OLIVEIRA PINTO HUGO RIBEIRO DE MATOS HUGO RODRIGUES FERREIRA HUGO VELTER HUGO VIEIRA DE VASCONCELOS HUMBERTO ARAUJO COSER HUMBERTO DANTAS AMARAL HUMBERTO ILO MOREIRA GUIMARAES JUNIOR HUMBERTO MAIA DA SILVA HUMBERTO SANTOS LIMA IAGO ALVES DA PAZ BELISARIO DOS SANTOS IAGO GABRIEL MELO DE JESUS DA SILVA IALA ALVES PEREIRA IAMAKAU DE ALMEIDA IAN GROSNER IAN MOURA RABELO IARA BARBOSA DA COSTA IARA DE SOUSA ALVES IARA MARIA DE OLIVEIRA ARAUJO IARA MICHICO YAMADA IARA ROCHA MENDONCA IARA SILVANA IRMAO NASCIMENTO IASMIN DE ALMEIDA SANCHES IASMINE MENDES CARLOS IGOR AGUILERA FERREIRA IGOR CARNEIRO PENNA IGOR DE FREITAS DOS SANTOS IGOR DE LIMA AGRA IGOR DIAS FIGUEIREDO PINTO IGOR ENNES LEITE IGOR GABRIEL BITENCOURT FLORENCIO IGOR NASCIMENTO OLIVEIRA IGOR PEREZ RAMOS WEBER FALETTI IGOR RIBEIRO ROBOREDO IGOR TEIXEIRA CHAVES IGUASSIA DE SOUZA CAMPOS ILANA APARECIDA MARIA VELOSO VEIGA ILANA DE CASTRO GUIMARAES ILMA FERREIRA LIMA INES MIYUKI UMETA INGRID CAROLINE EMERENCIANO GOMES INGRID DE SOUZA FELISMINO INGRID ROSAS PORTO PEREIRA IOLANDA CRISPIM DE SOUZA IOLANDA DAS NEVES ALBUQUERQUE IOLANDA DE OLIVEIRA LUCENA IOLANDA MARIA DA SILVA RIBEIRO IORANS PEREIRA DE SOUZA IRACY COSTA DOS SANTOS IRINEU CARVALHO DE AGUIAR IRIS NAZARE ALVES PEREIRA ISA ALVES PEDROSA ISAAC DE ALMEIDA MURIBECA ISAAC MILFONT MOURAO ISAAC VELLOSO NUNES ISABEL CRISTINA MEDEIROS ISABEL HERMINIA EGLER ISABEL MAIA DE QUEIROZ VERCOSA ISABEL RAMOS DE SOUSA ISABEL TERRA SIEBRA DE SOUSA ISABELA ADJUTO SOUTO ISABELA CRISTINA DINIZ BARUFFI ISABELA GOMES DOS SANTOS ISABELA JAPIASSU ALBUQUERQUE ISABELA LUSTOSA PEREIRA ISABELA MARINHO RANGEL ISABELA MONTEIRO ARANHA ISABELA MUNIZ DE ALMEIDA ISABELA PAMPLONA CASTILHO LIMA ISABELLA CRISTINA SOARES DOS SANTOS ISABELLA FELIX LIMA ISABELLA FERNANDA FERREIRA DE CASTRO ISABELLA RODRIGUES LIMA ISABELLA SILVA OLIVEIRA CAVALCANTI ISABELLA TEIXEIRA LACK DIAS ISABELLE NASCIMENTO DE FRANCA ISADORA GUEDES BUENO ISAIAS DE BRITO NETO ISAIAS GABRIEL CARDOSO ISAILMA RODRIGUES BRITO CABRAL ISIS AMAZONAS DO NASCIMENTO ISMAEL MOREIRA LOPES SOBRINHO ISMAEL PEREIRA DA SILVA NETO ISMAELINO DE JESUS SOARES ISRAEL DAYAN SOUZA DE OLIVEIRA ISRAEL DOURADO GUERRA ISRAEL SOARES PONTE ITALA GIOVANA PEREIRA CAVALLI ITALO RENAN NEVES DA COSTA ITALO ROCHA BASTOS ITALO VINISSIUS DE ARAUJO SOUZA ITAMAR COSTA CARVALHO IURI ANDERSON KACZMARCK IURI BERGER BINSFELD IURI SANTOS DE MIRANDA LOPES IVALDO DE SOUZA CAMPOS IVAN WANDEROSCK MOURA DA SILVA IVO BRASIL JUNIOR IVONE NASCIMENTO DA SILVA IVONETE PEREIRA TAVARES IZABEL CRISTINA DE SOUZA ZANI IZABEL CRISTINA PEREIRA DE SOUZA IZABELA TISSOT ANTUNES SAMPAIO IZABELLA MARQUES CORREA JACIARA GOMES DE ALMEIDA JACILDA FREITAS SAMENEZES JACINTA DE JESUS BARROSO AGUIAR PESSOA JACKSON KLEBER LIMA NASCIMENTO JACKSON RUBENS BRAGA DA COSTA JACKSON WELLINGTON DE JESUS PINHEIRO JACQUELINE REIS DE ARAUJO JACQUES WIZENBERG JACY RIBEIRO DA SILVA JADE SOARES DO NASCIMENTO JADER ALEXANDRE DA SILVA JADER VINICIUS BASTOS DUARTE GONCALVES JADERSON OLIVEIRA FIGUEIRA JADSON DOS REIS VIEIRA JAILTON SOARES MENESES JAIME SOARES DO NASCIMENTO JAIR FERNANDO SALLES JAIRAO APARECIDO OLIVEIRA JAIRAO DA PURIFICACAO SILVA JAIRAO EDUARDO DOS SANTOS JAIRAO SCHERRER JUNIOR JAKELLINE LOPES VENSON JAMERSON JOSE MURTA JUNIOR JAMIL ANTONIO DO NASCIMENTO JUNIOR JAMILTON DE OLIVEIRA BARBOSA JAMILY MARTINS DE SOUZA JANAINA BORGES DA SILVA JANAINA DE ARAUJO SANTOS JANAINA FREIRE DE SOUZA JANAINA GOMES DE SOUZA JANAINA MADURO DE LORENZO JANAINA MAGALHAES MEILMAN JANAINA PEREIRA SILVA JANAYNA LUIZ GRACIANO JANE ELISABETE FAVRE DRUMMOND JANIO ALVES DA SILVA JANIO CASTANHEIRA JANISE DA PENHA FRANCISCO JANISON CAMPOS MENEZES JANOR ALFREDO BASILIO DIAS JAQUELINE DA SILVA SEVERO JAQUELINE LOPES GONCALVES JAQUELINE MARIA DA SILVA BATISTA JAQUELINE ROCHA DE MELO JAQUELINE SIMAS CLAVELAND DE OLIVEIRA JAVA ATAYDE PEDREIRA DA SILVA JAYME ALVES DOS SANTOS JUNIOR JAYSE MARIA BARROS DE OLIVEIRA JEAN RICARDO SCHMIDT JEANETE SOLANGE BRAGA MAGALHAES JEANN FABRICIO BEZERRA DE MELO JEANNE BERNARDES DO VALE JEFERSON CASTRO DE ALMEIDA JEFERSON CAVALCANTE SARAIVA JEFERSON MICHEL ANTUNES FERREIRA SOARES JEFFERSON BISPO FERREIRA JEFFERSON DALAMURA NASCIMENTO JEFFERSON DE LUCENA COSTA JEFFERSON PAULO PEREIRA JEFFERSON SIMAO DOS SANTOS PACHECO JEFFERSON YURI ALMEIDA COSTA JEMISON DA SILVA SOUSA JENIFER ESTEVES DE OLIVEIRA JENIFER VASCONCELOS JENNIFER DE OLIVEIRA PACHECO JENNIFER MARQUES DE FRANCA JENO HUTFLESZ FILHO JERONIMO COVA MAZZARO RODRIGUES JESSICA ALVES DA SILVA JESSICA ANDRADE DE CASTRO JESSICA BARBOSA MONICA JESSICA BELLO NARESSI JESSICA BERTI PIROTTI JESSICA COSTA CORREIA JESSICA CRISTINA DE OLIVEIRA JESSICA DA SILVA BENTO JESSICA DE JESUS DE CARVALHO JESSICA DE LIMA FERNANDES JESSICA DE MATOS SILVA JESSICA EVELYN DE PAULA JESSICA GOMES CARDOSO JESSICA HILARIO DOS SANTOS JESSICA LOPES PAZ JESSICA PATRICIA ALMEIDA JESSICA PEREIRA PONTES JESSICA PEREIRA SOUZA JESSICA RAFAELA DE CARVALHO MANGUEIRA JESSICA RAISSA MARTIMIANO JHONATA RIBEIRO DE ALMEIDA JHONNY TEIXEIRA DA SILVA JHONY DIAS DOS SANTOS JOACIR COSME MACHADO JOACY ARAUJO NUNES REIS JOACY DE LIMA FREITAS JUNIOR JOANA BASILIO DA SILVA JOANNA LOPES MARQUES JOAO ALFREDO CASTELLANI FAJARDO FREIRE JOAO AUGUSTO GONCALVES DOS SANTOS JOAO BATISTA PAULINO DA SILVA JUNIOR JOAO CARLOS ASPRINO FERNANDES JOAO CARLOS BIENIEK JOAO CARLOS CHERINI JOAO CARLOS HERTEL SANTIAGO JOAO CARLOS REZENDE NORONHA JOAO CARLOS RODRIGUES VIDAL JOAO CARLOS ROMERO FILHO JOAO CARLOS SARDINHA JUNIOR JOAO CARNEIRO DE ALMEIDA JOAO CASTRO MARTINS JOAO DA CRUZ BARBOSA NETO JOAO DIAS DA COSTA JOAO EDUARDO TABALIPA FERREIRA JOAO EUDES LEITE SOARES NETO

2009 - LIBERDADE TARIFÁRIA INTERNACIONAL

Uma das principais conquistas para a aviação civil brasileira começou a ser alcançada no primeiro semestre de 2009. A Agência aprovou as Resoluções nº 83 e nº 118, que estabeleceram, respectivamente, o regime de liberdade tarifária para os serviços de transporte aéreo público regular internacional de passageiros e de carga com origem no Brasil, cumprindo, assim, o estabelecido no art. 49 da Lei de criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005).

As resoluções permitiram que os preços das passagens aéreas de voos com origem no Brasil e destino em qualquer país pudessem ter descontos sobre os valores mínimos obrigatórios, ou seja, as companhias aéreas nacionais ou estrangeiras foram autorizadas a fixar seus preços livremente.

O regime de liberdade tarifária foi instituído gradualmente (em cronograma de um ano de duração), e beneficiou os passageiros ao estimular a competição entre as companhias e permitir a oferta de promoções. A regulação historicamente vigente sobre as passagens internacionais limitava os descontos que poderiam ser oferecidos sobre uma tabela de referência de valores. Ou seja, ainda que uma companhia tivesse condições de praticar uma tarifa menor do que a estabelecida na tabela, estava impedida de fazê-lo.

Outra realização importante da ANAC, no âmbito da segurança na aviação civil, foi a criação, em maio, do sistema Decolagem Certa. O sistema informatizado foi implementado nos aeroportos para inibir a decolagem de aeronaves e tripulações da aviação geral (aviões e helicópteros particulares e outros), além de táxis-aéreos, em situação irregular. No momento da liberação do plano de voo, o sistema verifica toda a documentação obrigatória para pilotos e aeronaves.



No final do ano, a Agência colocou em audiência pública a proposta do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 121, que trata dos requisitos operacionais para as opera-

ções domésticas das companhias aéreas brasileiras, em voos regulares e não-regulares. O principal objetivo da norma era reforçar a segurança no transporte aéreo no Brasil, exigindo maior controle das empresas aéreas sobre suas operações.

Ainda na área de segurança, e para propiciar mais produtividade e eficiência ao trabalho dos inspetores da ANAC, a Agência modificou os procedimentos para documentação de aeronaves e vistorias técnicas. Foram aprovadas novas regras para a renovação do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) de aeronaves da aviação geral e táxi-aéreo e os novos Certificados de Aeronavegabilidade passaram a ser emitidos com vigência de 60 dias para aeronaves registradas, substituindo os antigos certificados provisórios. Outra ação bem sucedida foi a implementação de mudanças na vistoria técnica inicial para as aeronaves de qualquer categoria, novas ou usadas, compradas no exterior.

Em março, a ANAC publicou a Resolução nº 75, revogando a Portaria nº 187/DGAC (8/3/2005), que estabelecia critérios de utilização dos aeroportos situados nas áreas de controle terminal do Rio de Janeiro. Desde março de 2005, por determinação do antigo DAC, o Aeroporto Santos Dumont operava com restrições, à exceção dos voos da ponte-aérea Rio-São Paulo. A revogação da portaria garantiu às empresas aéreas a liberdade de escolherem suas rotas, sujeitas apenas à interferência da ANAC no caso de problemas de segurança ou de capacidade operacional. Logo em seguida, a Agência começou a receber pedidos de voos Horários de Transporte (HOTRAN) para o Aeroporto Santos Dumont, sem restrições de destino.

No dia 25 de maio, a ANAC divulgou edital para realização do seu segundo concurso para o provimento de 365 cargos, dentre 200 especialistas em regulação de aviação civil, 65 analistas administrativos, 60 técnicos em regulação

de aviação civil e 40 técnicos administrativos. O certame foi elaborado pelo Centro de Seleção e Promoção de Eventos da Universidade de Brasília (Cespe/UnB), com aplicação das provas em 19 de julho.

Na madrugada de 31 de maio para 1º de junho, um novo acidente entraria para a história da aviação no Brasil. A aeronave que operava o voo AF447 da *Air France* (Rio de Janeiro para Paris) caiu no oceano e provocou a morte de 228 pessoas. Na ocasião, ANAC acompanhou as apurações do acidente e supervisionou o atendimento da *Air France* às famílias dos passageiros que estavam no voo.

Ainda em 2009, tendo por base diretrizes estabelecidas pelo Conac, a ANAC instituiu um Grupo de Trabalho composto por representantes da Agência e membros da Infraero e do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) para elaborar um programa de coordenação de *slots* nos aeroportos cujas capacidades estavam limitadas em determinados horários ou próximas da saturação, tais como os aeroportos de Congonhas, Santos Dumont e Guarulhos. O Grupo de Trabalho, posteriormente denominado Comitê de Facilitação, focou suas atividades no Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo. No final do ano, a ANAC anunciou a redistribuição de *slots* disponíveis no Aeroporto de Congonhas (São Paulo, SP), prevista para o dia 1º de fevereiro de 2010.

A fim de garantir cada vez mais a excelência da aviação civil e da qualidade dos serviços prestados à sociedade, com foco sempre no passageiro, a Agência instaurou uma audiência pública sobre a proposta de melhorias na Portaria nº 676/CG-5, que tratava das condições gerais de transporte e regulava o atendimento aos passageiros de voos em casos de atraso, cancelamento e preterição. A proposta deu origem à Resolução nº 141, que seria aprovada em março de 2010.

Em agosto, foi iniciada audiência pública sobre a criação do Selo Dimensional ANAC, iniciativa que teve como objetivo identificar as aeronaves das companhias aéreas brasileiras que ofereciam mais espaço aos passageiros. A norma seria publicada em março do ano seguinte.

A Agência também deu mais um passo rumo à sua visão de futuro: ser cada vez mais uma autoridade de referência internacional. Em auditoria realizada pela missão da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) no Brasil, entre os dias 3 e 15 de maio, a ANAC obteve aprovação de 84% dos quase 700 protocolos auditados. É importante ressaltar que os processos da Agência representaram 70% de toda a auditoria realizada pelo órgão internacional na aviação civil brasileira. Na última auditoria, em 2000, o país havia atendido às exigências internacionais em 62,6% dos protocolos. A nova auditoria colocou o Brasil em nono lugar entre os 123 países auditados pela Organização. Entre os países integrantes do G-20, o Brasil conquistou o 5º lugar.

Além da OACI, também foi realizada auditoria pelo órgão regulador da aviação civil nos Estados Unidos, a *Federal Aviation Administration (FAA)*, nas áreas de Aeronavegabilidade, Segurança Operacional e Habilitação da Agência. Como resultado a *FAA* concedeu 100% de aprovação à aviação brasileira, sem que fosse levantada nenhuma recomendação ou não conformidade nos processos regulatórios e de fiscalização destas áreas. Na prática, isso significa a manutenção do Brasil na Categoria 1 dos países que mantém tráfego aéreo com os Estados Unidos, habilitando as empresas brasileiras a voarem para aquele país sem restrição da *FAA*. Na época a TAM era a única empresa brasileira com voos regulares para os Estados Unidos, num total de 53 por semana. Quatro companhias norte-americanas (*American Airlines, Continental, Delta e United Airlines*) realizavam mais 96 voos semanais entre os dois países. Outras companhias brasileiras também passaram a poder solicitar à ANAC autorização de voos para os Estados Unidos, de acordo com suas estratégias comerciais.

Essa foi a segunda auditoria da *FAA* no Brasil, como parte do programa *International Aviation Safety Assessments (IASA* que pode ser traduzido por Avaliação de Segurança Operacional da Aviação Internacional). A primeira ocorreu na época do Departamento de Aviação Civil (DAC), antes da criação da ANAC.

A qualificação dos pilotos também foi uma das prioridades da Agência. Em março, entrou em vigor uma norma relacionada à comprovação de proficiência em inglês de todos os pilotos brasileiros interessados em voar para o exterior. De acordo com a nova regra, esses pilotos deveriam, a partir de então, apresentar em suas habilitações a proficiência no mínimo no nível 4 (o máximo é o nível 6), certificada pela ANAC, de acordo com teste recomendado pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Buscando incentivar cada vez mais a inovação tecnológica na área de aviação civil, foi criado o Polo de Capacitação

Aeronáutica de São Paulo, com a união de instituições públicas e privadas para a cooperação técnico-científica e a formação de pessoal para a indústria aeronáutica – especialmente engenheiros e mecânicos.

A ANAC ainda entregou, em São José dos Campos (SP), Certificado de Homologação de Tipo (CHT) da aeronave Embraer EMB-505, comercialmente conhecida pelo nome *Phenom 300*. A partir da certificação, a aeronave teve a autorização da ANAC para iniciar as operações no Brasil. O documento garantiu que o modelo EMB-505 fosse validado por outras autoridades aeronáuticas estrangeiras.

O mercado em 2009

Em 2009, cresceu 10% o número de passageiros domésticos e internacionais no mercado brasileiro, na comparação com 2008. Foram 70 milhões de embarques, dos quais 57 milhões em voos domésticos e 13 milhões em voos internacionais. Naquele ano, 27 companhias aéreas brasileiras e 54 empresas estrangeiras realizaram voos de passageiros e carga com origem ou destino ao Brasil. A oferta doméstica foi 14,49% maior que em 2008 e a demanda teve aumento de 14,4% no mesmo período. A taxa de ocupação das aeronaves foi de 65,9%. A frota de aeronaves registradas no Brasil foi de 16.269 aeronaves, 5,7% maior do que o registrado no ano de 2008. Os dados incluíram jatos das grandes companhias aéreas, aviões e helicópteros particulares, táxis-aéreos, aeronaves usadas na agricultura, em escolas de aviação e em reportagens, além de experimentais, balões e dirigíveis. A tarifa média do valor dos bilhetes aéreos praticada pelas empresas brasileiras em 2009 foi de R\$ 315,43.

JOSÉ CARLOS FERREIRA

Ouvidor de 2011/2013 e de 2013/2015

Perfil

Economista pela Universidade Federal de Minas Gerais (1968), com título de Ph.D. em economia pela Universidade de Vanderbilt, nos Estados Unidos (1977). Foi Professor na graduação e pós-graduação em economia na Universidade Federal do Ceará (1974-1987), contratado pelo IPEA desde então. Esteve a serviço da Organização Internacional do Trabalho entre 1996 e 2009, tendo ocupado funções na área de recursos humanos em Lima e Genebra e como diretor adjunto do seu escritório no Brasil. Possui vários artigos publicados em revistas especializadas nas áreas de trabalho infantil, emprego de jovens, discriminação no mercado de trabalho e assédio moral. Na ANAC, ocupou o cargo de chefe de gabinete da Presidência antes de sua nomeação como ouvidor da ANAC para os mandatos de 2011/2013 e de 2013/2015.



Arquivo ASCOM/ANAC

WALQUÍRIA SILVIA MARANHÃO ALMEIDA

Analista Administrativo da Ouvidoria

Perfil

Analista Administrativo desde 24 de agosto de 2007. Atua na Ouvidoria da Agência desde então. Foi ouvidora-substituta de 08/04/2010 a 15/09/2015. Graduada em Ciências Contábeis, é especialista em Administração Pública - Contabilidade Pública. Foi professora e trabalhou como gerente no Banco Bradesco.



Arquivo ASCOM/ANAC

Como foi o seu início aqui na ANAC?

José Carlos - Comecei aqui na ANAC em maio de 2009, como assessor da Presidência, a convite da diretora-presidente Solange Vieira, na época dos grandes problemas da aviação no Brasil. Logo depois assumi a chefia do Gabinete mas, como gato escaldado, disse a ela que a gente precisaria primeiro de um tempo para nos acostumarmos um com o outro pois pensei: “eu não quero me queimar logo de cara”. Tínhamos um grupo bastante jovem e grandes mudanças acontecendo fora e, sobretudo dentro da Agência. Foi uma época também de fortalecimento das relações da ANAC com os usuários, pois tínhamos uma Assessoria de Relacionamento com os Usuários (ARUS) e Gerência Técnica de Relacionamento com o Usuário (GETRU), que em 2012 migrou para a Gerência Técnica de Gestão da Informação (GTGI). O que aconteceu com essa época toda, que eu acho que foi importante também, foi a definição de que o passageiro era muito importante para a ANAC, além dos regulados e do pessoal da aviação civil.

Como foi o começo da Ouvidoria da Agência?

José Carlos - Eu não sei ao certo, pois praticamente não existia. Mas peço à Walquíria que nos conte foi de 2007 a 2009.

Walquíria - Na verdade, eu entrei em 2007, então acompanhei basicamente o início. Em 2007, quando a gente entrou como servidor, a ANAC estava em pleno caos. Então, não era dada a quase nenhuma área nem sequer a oportunidade de discutir o seu papel, ainda mais para a Ouvidoria que, na verdade, não tinha um papel tão claro e definido do que realmente deve fazer no contexto de cada ente ou cada órgão. Na época, tinham alguns pressupostos básicos, mas era justamente para que cada ouvidor sentisse o que poderia ser feito dentro daquelas competências que foram dadas no marco legal e também tentar vislumbrar o que poderia ser feito dentro do aprimoramento dos serviços prestados. Então, o ano de 2007, na verdade, foi um ano meio morto porque, realmente, não tinha quase nada. A diretoria só tinha espaço para discutir a questão do “caos aéreo” e da própria estruturação da ANAC.

E eu lembro que quando a gente – servidor – entrou, não sabíamos nem se a ANAC continuaria a existir porque ela estava passando por uma fragilidade tão grande, tinha ocorrido há pouco tempo a delimitação de competências entre a ANAC e a Aeronáutica, então a gente nem sabia se a Agência iria resistir. Na verdade, não foi dado espaço e o que a antiga ouvidora tentou fazer, principalmente nos dois primeiros anos de mandato, foi a estruturação porque era só ela e um pequeno espaço e ela tinha que interpretar o que era dado ali no marco legal como competência da Ouvidoria.

Como a interação das áreas da ANAC foi construída para chegarmos ao modelo de Ouvidoria que temos hoje?

José Carlos - Essa foi uma das primeiras coisas que o então diretor de Regulação Econômica, Marcelo Pacheco dos Guaranys (atual diretor-presidente), começou a discutir. Era necessário identificar as atribuições de cada unidade: da ARUS, da GETRU e da Ouvidoria. Isso ajudou a fortalecer o papel da Ouvidoria dentro da ANAC, que era uma Agência ainda muito nova. Existia uma ouvidora, a primeira, que ficou de 2007 a 2011, que foi a Alaíde Santana. Uma das grandes dificuldades enfrentadas no relacionamento entre ouvidoria e diretoria se dava pela localização física distinta e porque a equipe era bastante reduzida. As manifestações recebidas na Ouvidoria não eram muitas, pois não havia distinção clara entre os papéis da Ouvidoria e da GETRU. Isso começou a melhorar em 2009. O diretor Marcelo nos auxiliou a compreender, a fazer uma interpretação do que realmente seria a Ouvidoria, para enxergarmos, realmente, o que era a Ouvidoria de uma agência reguladora. Somente depois a GETRU passou a exercer esse papel de recepcionar demandas dos entes regulados e ficou voltada também à essa função de central de atendimento. Aí ficou um período muito curto para Alaíde tentar fazer o trabalho dela. Um dos grandes marcos nesse período foi a centralização da ANAC nesse prédio, que ocorreu em 2010. Essa unificação foi muito importante exatamente, para facilitar a integração das equipes, ainda que fisicamente, porque, culturalmente, a gente ainda tinha muito o que avançar, mas, fisicamente, acho que foi importante.

Quais as dificuldades enfrentadas diante do marco legal e do primeiro regimento da ANAC?

Walquíria - O primeiro desafio da ouvidora foi justamente isso: a diferença entre o marco legal e a resolução que estabeleceu o primeiro regimento da ANAC. Por quê? Pela falta de clareza dos papéis entre Ouvidoria, que deve trabalhar para tentar aprimorar os serviços prestados pela ANAC, e o atendimento ao usuário, que deveria ficar responsável mais pelo gerenciamento, pela questão de recepcionar pedido de informação, pois isso não é produto de Ouvidoria. Mas como o próprio regimento número um trazia essas funções meio que correlatas, havia uma disputa entre duas áreas: uma que tinha força legal e a outra criada em regimento e que, na verdade, tinha mais estrutura até mesmo que a Ouvidoria. Esse primeiro momento foi mais de discutir e de tentar, junto com a ajuda da Ouvidoria Geral da União, fazer essa distinção de competências. Mas em 2009, apesar de ficar muito claro que a Ouvidoria estaria voltada para a questão de atuação institucional da Agência e se voltar para o aprimoramento dos serviços prestados pela ANAC, ainda ficaram algumas dúvidas que sobrevivem

até hoje. Na verdade, a GTGI ficaria realmente responsável pelos pedidos de informações, gerenciamento de uma central de atendimentos e também ficaria responsável por recepcionar manifestações contra os entes regulados – que, de algum modo, também requer atuação da Agência de uma forma indireta. Então, muitas vezes, os papéis se confundem até hoje. E se confundem porque, apesar de existir esse acordo de cavalheiros e ficar claro entre as áreas e constar no site esse papel, esse esclarecimento não está firmado em termos de norma.

Como você chegou à Ouvidoria?

José Carlos - Quando o Marcelo assumiu, ele me ofereceu o cargo de ouvidor. Por que eu acho que isso foi importante? Porque eu já tinha dois anos de conhecimento da ANAC como chefe de gabinete e, com essa posição, eu conhecia não somente toda estrutura da ANAC, conhecia os problemas de cada área e conhecia as pessoas da ANAC, e isso facilitou muito o nosso trabalho de abordar servidores da área técnica e discutir problemas com ele. Se fosse o contrário, por exemplo, se tivesse um outro ouvidor que chegasse de outra área de fora da ANAC, ele levaria pelo menos mais um ano para poder se fazer conhecido, entender o modo de as áreas trabalharem e ser aceito como ouvidor. Existem todas essas restrições e eu já passei por cargos nos quais fui nomeado e, ao chegar, sentir a contrapressão de não ser aceito de imediato, isso é normal. Então, eu acho que esse fato pra mim foi muito importante. O segundo fato importante, foi a maneira com que o Marcelo tentou democratizar o processo de gestão, na medida em que o ouvidor passou a ter acesso às reuniões de gestão e às reuniões da diretoria e ao Conselho Consultivo. E tive uma total liberdade de trabalho e isso foi importantíssimo porque nós nunca fomos cerceados naquilo que queríamos fazer. Evidentemente, a gente avançava nas ideias, pode até ser que tenha alguma outra que a gente não tenha concluído, mas talvez mais por necessidade de apuração do que propriamente de rejeição da ideia em si. Eu acho que esses fatores todos foram importantes para que a gente pudesse desenvolver um trabalho sério, um trabalho de formiguinha mesmo, de sentar e conversar com os gerentes, conversar com os coordenadores,



mostrar para eles qual era o foco que a gente estava trabalhando, a tentativa da gente ajudar cada unidade no sentido não só de questionar o trabalho que eles estavam fazendo, mas de tentar ajudar a melhorar o trabalho e assumindo compromisso com a sociedade em nome deles. Eu me lembro que, quando eu cheguei na Ouvidoria em 2011, a gente estava começando a enfrentar dificuldades com os pilotos em função da mudança do sistema informatizado, da centralização, da diminuição das unidades dos aeroportos, da devolução de servidores do antigo DAC. Isso trouxe um problema seriíssimo aos profissionais de aviação civil e o que tivemos que fazer na época? No final do ano, era uma quantidade de manifestações chegando, todo mundo reclamando contra a ANAC. Eu me lembro que a gente ligou para o superintendente e falou com ele: “Escuta, o que que vocês podem garantir?” Ele disse: “Nós podemos garantir o seguinte: quem entrou com processo até a data X, nós vamos estar concluindo até a data Y”. E eu falei: “Está bom, eu vou assumir no seu nome esse compromisso, mas se houver qualquer descumprimento disso, e eu vou jogar a batata na sua mão. Eu vou avisar para todos os usuários que tenham paciência, que nós estamos nessa fase, que vamos fazer assim e assado”.

Quais foram os desafios?

Walkíria - A gente teve que se aperfeiçoar em entender exatamente cada tipo de processo da Agência. Entrávamos no sistema, verificávamos cada tipo de processo, e dávamos uma previsão. Então começamos, naquela época, a ter acesso à lista de espera e fazíamos uma revisão, dizíamos quantos tinham na fila para dar uma expectativa para o usuário, pois ele estava passando por um momento conturbado e precisava de, pelo menos, uma previsibilidade, então a gente fazia isso.

José Carlos - Eu acho que isso foi uma grande coisa que nós fizemos como Ouvidoria, sabe? Eu acho que com a liberdade que a diretoria deu para a gente trabalhar, nós conseguimos aumentar o nosso efetivo. Hoje

(dezembro de 2015), na ANAC, eu sou comissionado porque eu sou aposentado do IPEA, mas aqui do quadro da ANAC, nós temos a Walkíria, a Nilvanda, o Eri-velton e o Eduardo, temos quatro servidores. Temos o Aureliano, que é servidor comissionado mas não é do quadro. Ou seja, aumentamos bastante. E terceirizados, nós temos o Júnior, a Gabi e a Márcia. Temos hoje um grupo bastante unido, bastante interessado na questão da Ouvidoria e eu acredito que a gente mostrou para o Conselho Consultivo que a Ouvidoria tem o seu papel

“A gente teve que se aperfeiçoar em entender exatamente cada tipo de processo da Agência.”

e sua importância, em função dos dados apresentados e dos resultados que temos alcançado. A gente mudou o enfoque dos relatórios, unificando as informações de todas as áreas para que pudéssemos ter a visão do todo. Isso deu um outro *plus* na Ouvidoria. A preparação deste relatório dos 10 anos coincide com o término do meu segundo e último mandato (em 05/12/2015). Não sei quem vai me substituir, mas acho importante que se tome uma decisão rápida, que seja um nome técnico e não político, e que tenha alguém da casa dando continuidade ao trabalho e melhorando o trabalho. Tem muita coisa para a gente fazer.

Quais as maiores reclamações atualmente?

José Carlos - Como Ouvidoria, diretamente, é mais a questões ligadas à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), com cerca de 80% do nosso trabalho, principalmente assuntos relativos à aviação geral. Passageiros não entram tanto, apenas quando não ficam satisfeitos com a resposta da fiscalização. Teve uma época que a concessão de licenças e habilitações era um grande problema, depois a área passou por mudanças.

Walquíria - Os técnicos da área de licenças sempre trabalham muito em cima do *feedback* que chega da Ouvidoria, mas houve realmente picos de reclamações e hoje o que consta é basicamente residual e a gente acompanha o processo. E mesmo quando houve, o usuário, muitas vezes, deixou de reclamar porque passou a ser comunicado por meio do processo e por meio da Ouvidoria também. Assim, quando reclamava ele tinha uma resposta em tempo muito inferior ao que está normatizado, inclusive.

A gente pode dizer que a ouvidoria reflete o avanço da instituição?

José Carlos - Eu acho que muito. O que eu tenho falado, dentro do Conselho Consultivo, é exatamente nesse sentido, porque, na medida em que a SPO (estou falando agora especificamente, da SPO, o meu grande cliente) consegue atender e cumprir os prazos que estabelece na Carta de Serviços e que atende o usuário, naquilo que ele precisa para garantir o seu emprego ou conseguir o seu emprego, ele não vem reclamar na Ouvidoria. Então quando a gente observa que houve uma diminuição no volume de manifestações na Ouvidoria, isso quer dizer que houve uma melhora significativa na prestação de serviço da ANAC. É claro que temos que tomar cuidado com até que ponto as estatísticas são totalmente verdade, mas estou assumindo que o Focus (sistema de atendimento em primeiro grau) está trabalhando bem ao classificar o que é da Ouvidoria. Aí sim, tenho um reflexo do que está acontecendo na área técnica. Faço essa ressalva só para deixar bem claro. Agora, o que pode acontecer? Eu acho que a Ouvidoria como Ouvidoria, hoje, no país todo, está sendo um órgão cada vez mais atuante, não só nas empresas públicas, mas principalmente no setor privado, e com um papel estratégico. Não basta você simplesmente criar uma ouvidoria e colocar em qualquer nível hierárquico dentro de uma empresa, é preciso que ele esteja próximo da diretoria, próximo de quem toma a decisão. O que está acontecendo nas empresas privadas, muitas vezes, é que a Ouvidoria está sendo colocada dentro do departamento de *marketing*, ou dentro do departamento comercial, então ela fica camuflada, assim como eu

– pessoalmente – acho que a nossa GTGI está camuflada. Eu acho que a área de atendimento ao passageiro, de atendimento ao usuário, não teria que estar na SAF. A história já passou pela SRE, já passou pela Assessoria da Presidência, já esteve na ASCOM e por fim, tiraram da ASCOM e colocaram na SAF. Eu acho que a ANAC precisa, falando aqui agora para os próximos dez anos, se aproximar mais e abrir as suas fronteiras para conversar mais com a sociedade. E, principalmente, descobrir um caminho para que possa trabalhar melhor com o passageiro. E eu acredito que, do ponto de vista do prestador de serviço, nós estamos caminhando bem. Quando estiver concluída a melhoria desse processo de certificação de pessoas, eu acredito muito que as demandas à Ouvidoria vão cair substancialmente. Por quê? Porque você vai certificar de uma maneira mais eficiente, então você vai ter mais satisfação do usuário. No entanto, passageiro continua sem a atenção ideal. Eu agrego três níveis de insatisfação do passageiro: a insatisfação que, de alguma forma, está relacionada com o descumprimento de resolução da ANAC. O que ele fala? “Ai, meu avião atrasou. Ai, eu fui preterido no embarque”. Mas para tudo isso nós temos resoluções que garantem o direito para eles, então, quando ele faz isso, o que a gente responde para ele? “Olha, há indícios de que houve descumprimento de resolução” e não se faz mais nada. Segundo tipo de reclamação: “Olha, eu tinha uma Conferência no Rio de Janeiro e perdi meu voo, quero que vocês me indenizem por danos financeiros e morais.” Ou “eu tive que cancelar meu voo e quero que você me pague de volta a tarifa aeroportuária”. O que a gente diz para ele? “Meu amigo, isso aqui não tem nada a ver com a gente, vai para o Procon”. E o terceiro grupo é aquele que reclama o seguinte “Ah! Nunca consigo uma passagem por meio do programa fidelidade”. O que a gente fala com ele? A gente diz o seguinte “olha, meu amigo, isso aqui está no contrato de serviço que a empresa se dispôs a cumprir, briga com ela”. A Anatel já está muito mais avançada que a gente. Há mais de um ano, eu propus que a gente criasse, dentro da ouvidoria, uma gerência geral de articulação com a sociedade. Nós não temos isso, nós temos hoje uma área que está sendo criada, que é uma área de consumidor. Eu não

sei ainda qual é o termo de referência dela porque eu não vi ainda isso escrito no novo regimento, mas eu sei que está sendo criada. Mas eu acho que a gente precisa avançar mais. Outra coisa que eu acho que está faltando, por exemplo, é pesquisa de opinião com o passageiro para saber como ele vê as companhias aéreas e qual a qualidade de serviço que ele está recebendo das companhias aéreas. Não que a gente vá regular a qualidade, mas para você saber como dialogar com as empresas.

Essas manifestações ajudam a subsidiar nosso processo de preparação de normas, não é?

José Carlos - Sim, e para melhorar também o trabalho. Por exemplo, por que eu preciso pegar o telefone ou entrar na internet para fazer o registro numa manifestação? Por que eu não tenho já desenvolvido um aplicativo para usar no meu computador, no meu telefone e ali mesmo eu tiro uma foto da minha mala que foi arrebitada e já entro no Focus ou já faço registro da minha manifestação e isso, automaticamente, já cai aqui ou já dá uma resposta automática? Eu acho que a gente tem que mudar um pouco a



atendimento ou eu quero dar atenção? São dois conceitos que eu acho que são diferentes. Eu estou dando

atendimento para você mas também estou dando atenção. Qual é a atenção que eu estou dando? Quando você liga no 163 e fala “olha, eu quero saber como está o meu processo”. “Está em andamento”. Ela deu atendimento? Sim, mas não atenção. O que tem que ser esse atendimento? “Olha, o seu processo está na fase A, B, C, D, já falta agora mais duas fases e isso aqui vai demorar mais 15

dias para você ter o fim do processo.” Isso pra mim é atenção. Então, eu acho que a gente tem que aproveitar essa nova tecnologia e fazer com que ela aproxime mais a sociedade da ANAC.

“Então, eu acho que a gente tem que aproveitar essa nova tecnologia e fazer com que ela aproxime mais a sociedade da ANAC.”

mentalidade de atendimento, e que a ANAC tem que passar a desenvolver uma cultura nova, primeiro uma cultura de interdependência setorial. A outra coisa é saber o que eu quero dentro da ANAC. Eu quero fazer





2010

JOAO FELIPE MOORE MORISSON PEREIRA DE CASTRO JOAO FLAVIO REIS NEGRETTI JOAO GABRIEL NASCIMENTO MARQUES JOAO GUILHERME MACHADO VIDAL JOAO HENRIQUE AMORIM DE ALMEIDA JOAO HENRIQUE DA ROSA COLVERO DE OLIVEIRA JOAO HUMBERTO DE VASCONCELOS JUNIOR JOAO ILIDIO DE LIMA FILHO JOAO LUIS ANTONIO DE FREITAS LIMA JOAO LUIS BARBOSA CARVALHO JOAO LUIZ DA SILVA JOAO LUIZ DE CASTRO FORTES JOAO LUIZ DE SEIXAS CRUZ JOAO LUIZ GOMES ROSA JOAO MARCELO DE CASTRO MONTEIRO JOAO MARIA ANTUNES LEITE JOAO MARIO EDAIS PEPE JOAO MATHEUS DE LOYOLA PALUDO JOAO PAULO DE ANDRADE ALARCAO JOAO PAULO HIRAE GOMES JOAO PAULO MARQUES DE AQUINO JOAO PAULO SOARES COELHO JOAO PEDRO CAMINHA ESCOSTEGUY JOAO PEDRO CRUZ BRITO FERREIRA JOAO PEDRO URBANO FERNANDES PIMENTA DE GOES JOAO PENNA ANDRADE JOAO RAFAEL ANDRADE DE COLONESE JOAO RAMALHO MARTINS GUIMARAES JOAO RICARDO DE SOUZA VIEIRA JOAO ROBERTO CAMPOS ELIA JOAO SOUZA DIAS GARCIA JOAO VITOR ALCIDES VIEIRA JOAO VITOR DALL IGNA VIEIRA JOAO VITOR RODRIGUES DA CRUZ ROZENDO JOB BATISTA GAMBARO JOEL PORTO GOMES JOEL SEBASTIAO MAIA JUNIOR JOELSON PAGANI JOHN ERMAKOV DE SOUZA JOHN HERBERT CORONEOS JOHNNY CALIXTO GOUVEA JOICE CORSO AMANTEA JOICEANE MACHADO MARQUES JONAS DOS SANTOS ALVES JONAS ERNANDES SALVADOR JONAS FERREIRA SANT ANNA JONATAS BERNARDO SANTOS DA SILVA JONATHAM MENEZES MARTINS JONATHAN HERMANY SOARES ARAUJO JONATHAN OLIVEIRA DA SILVA JONES FERREIRA DA SILVA JONILSON MARTINS SILVA JONNAS JESUS DE LIMA JORDANA RAMALHO MIRANDA JORDANO VITOR BICALHO JORGE ALENCAR FILGUEIRAS VIEGAS JORGE ALLAN BRITO SOUSA JORGE ALVES DA SILVEIRA JORGE ANDRE PIGATTO GERBER JORGE ANTONIO DA SILVA RAMOS JORGE AUGUSTO LABURU JORGE BERNARDO OLIVEIRA DA SILVA JORGE CARLOS FERNANDES DE TUNES JORGE CARLOS SANTOS OLIVEIRA JORGE CARLOS SCIENZA JORGE CESAR BARBOSA DO AMARAL JORGE DOS SANTOS SINFONIO JORGE EDUARDO FADDOUL JORGE EDUARDO LEAL MEDEIROS JORGE EDUARDO VENTURA GUIMARAES JORGE FELIPE DUTRA PACHECO SILVA JORGE GOMES DE PAIVA JORGE GUEDES LOPES JORGE GUEDES VARELA JORGE HENRIQUE CIDEMAR ALAB JORGE HENRIQUE COUTINHO DE CASTRO JORGE HENRIQUE FREITAS DOS SANTOS JORGE LUIS DA SILVA FERREIRA JORGE LUIZ ALQUERES FERREIRA JORGE LUIZ BRITO VELOZO JORGE LUIZ CARVALHO JORGE LUIZ DA CONCEICAO DE JESUS JORGE LUIZ DE SOUZA JORGE LUIZ DE SOUZA OLIVEIRA JORGE MAURICIO RODRIGUES DA SILVA JORGE RICARDO RIBEIRO RISUENHO JORGE VALENTIM DE ARAUJO JOSE AFFONSO MOREIRA PENNA JOSE AFONSO DOS SANTOS JOSE AISIO CATUNDA ARAGAO JOSE ALBERTO FRIAS DA ENCARNACAO JOSE ALUIZIO SILVA DE TORRECILLAS JOSE ALVES DA COSTA JOSE AMERICO DE ALMEIDA JUNIOR JOSE ANTONIO LIMA E SILVA JOSE ASSUMPÇÃO RODRIGUES DE ALMEIDA JOSE AUGUSTO BRESCHIANI DE MEIRELLES JOSE AUGUSTO MANSUR MORAES JOSE AUGUSTO SOEIRO JOSE AUGUSTO VALENTINI JOSE BARRETO DE ANDRADE NETO JOSE BATISTA ALVES NETO JOSE BENEDITO RENO JOSE CARLOS BARTH JOSE CARLOS DO NASCIMENTO JOSE CARLOS DOS SANTOS PEREIRA JOSE CARLOS FERREIRA JOSE CARLOS MACHADO CUNHA JOSE CARLOS RODRIGUES MEDEIROS DE MORAES JOSE DAMASCENO COSENDEI JOSE DE ARAUJO PORTELA JOSE DE MENDONCA FERREIRA JOSE DOLABELA PORTELA JOSE EDUARDO DE LIMA VARGAS JOSE EDUARDO SOARES JOSE EFIGENIO BERNARDES DO VALE JOSE ELIAS DE ALMEIDA JUNIOR JOSE EMANUEL RODRIGUES ARAUJO JOSE EXPEDITO DE FREITAS JOSE FARIAS DOS SANTOS JUNIOR JOSE FERNANDO TEPEDINO MARTINS JOSE GABRIEL PEREIRA DE OLIVEIRA JOSE GERALDO NERVS SILVA JOSE HELDER DA SILVA LIMA JOSE HUMBERTO BORGES JUNIOR JOSE HUMBERTO DE OLIVEIRA INFANTINI JOSE JACKSON GALVAO DOS SANTOS JOSE JAETIS ROSARIO JOSE JORGE DA ROCHA FERREIRA JOSE JORGE SANT ANNA RODRIGUES JOSE JULIEN NEVES SILVA JOSE LUIS DE OLIVEIRA XAVIER DA COSTA JOSE LUIS RODRIGUES JOSE LUIZ BRAGA JUNIOR JOSE LUIZ BRUNI CHIESSI JOSE LUIZ FERNANDES CORREIA JOSE LUIZ ROCHA BELDERRAIN JOSE MARCOS DA SILVA DE JESUS JOSE MARQUES JOSE MAURICIO DE ANDRADE NETO JOSE MAURICIO FERREIRA LEMOS JOSE MOISES FAGUNDES JOSE NATAL COLDIBELI JOSE NELSON FERRAZ JOSE NUNO CARNEIRO AFONSO JOSE PEIXOTO GOMES MELLO JOSE RAMOS JUNIOR JOSE RENATO OLIVEIRA JOSE RIBAMAR DOS SANTOS FILHO JOSE RIBAMAR SILVA COSTA JOSE RIBEIRO DE CASTRO NETO JOSE RICARDO DOS SANTOS JOSE RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ JOSE ROBERTO RODRIGUES DAS NEVES JOSE RONALDO DE OLIVEIRA JOSE RUI LAUTENSCHLAGER JOSE SALES CONSTANCIO NUNES JOSE SIMOES CHACON JOSE STENIO SANTOS LOPES JOSE TAROUCO CORREA JUNIOR JOSE VIANA SANTOS JOSE VIEIRA DE SOUZA NETO JOSE VOLTER MORAIS COUTINHO JOSE WAGNER ANDRADE ROLIM JOSE WILSON DO NASCIMENTO JOSEANE MARTINS COSTA JOSEF BARAT JOSEFE DOS SANTOS SERRA JOSELINE MONICA BATISTA CAVALCANTE JOSELITO MESQUITA THOMAZ JOSEMAR CONCEICAO DE MENDONCA FLAUSINO JOSE MIR WILLIAMS MOREIRA DA SILVA JOSENEAS SAMPAIO DE ALMEIDA FREITAS JOSIANE DE CASTRO DIAS JOSIAS MARCOS CARNEIRO DA CUNHA JUNIOR JOSIAS MENDES DA SILVA JOUBERT CARLOS CRUZ JOVENIO DE SOUZA ARAUJO JOYCE CRISTINA OLIVEIRA GONCALVES AMARAL PINTO JOYCE DIONISIO JOYCE FRANCA DE OLIVEIRA JOYCE LAIS BARBOSA JOYCE MARQUES QUEIROZ LAPORT BRANDAO JOYCE RODRIGUES DE ARAUJO SILVA JOZIANE MARIA DE OLIVEIRA JUAN DAVID TOVAR ANGEL JUAREZ FIGUEROA DOS SANTOS FILHO JUCARA LIMA DOS SANTOS JUDITE MARIA SIQUEIRA JULIA ALEXSSANDRA BITENCOURT JULIA DA ROCHA MATTOS JULIA GABRIEL SODARIO CRUZ JULIA GLASIELLI GUERIN JULIA JOSE LUIZ DE OLIVEIRA JULIA MOREIRA JULIA RAASCH BRAVO JULIA SILVA EWERTON SANTOS JULIANA AMORIM ALVES JULIANA BRITTO DA COSTA JULIANA CRISTINA DE CARVALHO SILVA JULIANA CRISTINA FERREIRA JULIANA DE MELLO COSTA FLEISHMANN JULIANA DE OLIVEIRA JULIANA DE OLIVEIRA SENESTRO JULIANA DE PAULA PERES BRAGA JULIANA DURGANTE TOLFO JULIANA FONTES DE MELO JULIANA GONCALVES AGASSE DA SILVA JULIANA LIMA DE OLIVEIRA JULIANA MARQUES OLIVEIRA JULIANA MONGON PETRONI JULIANA MORAES DE SOUSA JULIANA MOURA RIGOTTI JULIANA NEGROMONTE VASCONCELOS FALCAO JULIANA PEREIRA DUARTE JULIANA PINHEIRO FARIAS JULIANA REGINA GIL JULIANA RIBEIRO MONTEIRO JULIANA SALES DE CASTRO JULIANA SAMPAIO LUNA JULIANA SANTANA ORTEGA STONIS JULIANA SANTANNA DE ASSIS JULIANA SANTANNA SIMOES JULIANA SOARES MALTEZ JULIANARA GOMES CORREA DE OLIVEIRA PORTO JULIANE COELHO SOUZA JULIANNE MORAES BELACHE JULIANO ALCANTARA NOMAN JULIANO DE BARROS SAMOR JULIAO LEMOS DA SILVA JULICE NEGREIROS SILVA JULIO ALEXANDRE MELLO GARCIA JULIO CESAR ALMEIDA ALLIEVI SUHETT JULIO CESAR BOMBARDA JULIO CESAR BRITO DA SILVA JULIO CESAR BUZAR PERRONI JULIO CESAR CORREA BUZZI JULIO CESAR DA SILVA JULIO CESAR NATTI PINTO JULIO CESAR RIBEIRO MARTINS JULIO CESAR RIBEIRO PINTO JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA JULIO CEZAR TARCHETTI JULIO CHODU KAVAMURA JULIO GIAMPA SCHEIBEL JULIO SHIZUO SADO JULIO VITAL DINIZ DE PAULA JULLIANE DE SOUZA LOPES JULLIENE NOGUEIRA DOS SANTOS JULYANNA DE LIMA CARDOSO JUNIO RODRIGUES PORTO JUREMA PACHECO MARQUES JUSSARA MARIA STEFANI BURBA JUSSARA MENDES CRAVO TORRES JUSSARA PIRES DA SILVA KAMILA MARSILIO KAMILLA ALVES DE MELLO KAREM RODRIGUES DE PAULA KAREN AMELIA SIRIANO BONFIM KAREN CAMILE DA SILVA RIBEIRO KAREN DIAS CAMPOS KAREN FAGUNDES KAEFER KAREN JULIANA SOARES CORDEIRO KAREN LUANA CORDEIRO SANTANA KARINA ABREU DE ASSIS KARINA APARECIDA GOULART DE MORAES KARINA BACKX GOMES PINEDA KARINA CAZE TEIXEIRA LIMA KARINA DA SILVA CORREA KARINA GONCALVES PINHEIRO DE LEMOS KARINA REIS DOS PRAZERES KARINE PACHECO MAGALHAES KARINE PEREIRA MELO KARLA ADAMOWICZ DE MORAES KARLA AGUIAR COUTINHO KARLA DOS SANTOS BENDER KARLA NAIARA MACIEL DE SOUSA KAROLINE DA ROCHA ESPERANCA KAROLINE DA SILVA E SOUZA KAROLINE DE SOUSA BATISTA KAROLINE PEREIRA MELO KARYNE OLIVEIRA RAMOS BASTOS KATHERIN ARMEZINDA GOMES LINO ARAUJO KATHLEEN LAURA GOMES ALCANTARA KATIA FIGUEIRA MANTOVANI MIRANDA KATIA HELAINE FONSECA DE ARAUJO KATIA MARA MIRANDA DE ABREU KATIA MARIA VARGAS ASSIS KATIA NOGUEIRA PORTELLA NUNES KATIELLY CHRISTIE DE HOLANDA AMARAL KAYLANNE LIMA FERREIRA KAZUHIRO ITO JUNIOR KAZUHIRO UEKANE KEILA DILEAN DE ARAUJO SILVA KEILA ROCHA JERONIMO LEITE BARBOSA KEILIANE KHIVIA AMARAL DE SOUSA KEILY SANTOS MACOLA KELI CRISTINA COSTA ARAUJO KELLEM CORREA SANTOS KELLEN BERTOLANI PENKO KELLI MACHADO BASTOS MARQUES KELLY AFONSO CLEMENTE KELLY CRISTINA MEIRA PASSAMANI AGLE MACHADO KELLY DE FATIMA CARNEIRO KELLY DE JESUS RODRIGUES MOURAO KELLY MATTEI DE SOUSA KELVIA FROTA DE ALBUQUERQUE KELY CRISTINA GOIS KENIA MARIA DA SILVA GIGOT KENIA MEDEIROS FONTES KEYLLA PAMELLA MARTINS TAVARES KEYSA MADALENA OLIVEIRA DE OLIVEIRA KEZIA ALMEIDA SOARES KHALIAN NICORY SCAVELLO DORNA KIM CUERVO KLEBER DANIEL JESUINO KLEBER HENRIQUE DA SILVA BEZERRA KLEBER LOPES DA SILVA KRISCYA VENTURA FERREIRA ALMEIDA LADISLAV ALBERT JUNIOR LAERCIO GOMES ESTEVES FERREIRA LAERTE GIMENES RODRIGUES LAILA ALVES DE OLIVEIRA LAILA ESTRELA FREIRE LAINE MEIRA MANGUEIRA LAIS AMAZONAS DO NASCIMENTO LAIS ANTONIA DE SIQUEIRA LAIS GONZAGA DIAS LAIS KAROLINE SANTOS ALVES LAIS LIRA KANASHIRO DUARTE LAIS MACEDO FACO ALENCAR LAIS RODRIGUES BATISTA LAISE CASTRO SELES LAISE MELO GUIMARAES LAIZA DOS SANTOS DIAS MARTINS LAIZE DA SILVA LEMOS LAIZE JESSICA BARBOSA SILVA LANA CAROLINA RIBEIRO DE ALENCAR LANA CLAIRE DA COSTA SOUZA LARA DE LIMA LOPES LARA VIEIRA PONTES LARISSA ALVES MARINS LARISSA CHRISTINE MATOS DA SILVA DE MELO LARISSA DE MEDEIROS COUTINHO LARISSA GABRIELA DOS SANTOS FERREIRA LARISSA LANA QUERINO DE OLIVEIRA LARISSA MARQUES CORREIA LARISSA MOREIRA COSTA LARISSA PADILHA GOMES LARISSA SOUZA SIMOES LARISSA TAYARA SILVA CAIXETA LAUDELE VITORIA MACHADO LAURA DE BRITTO PERDIGAO CAETANO DE SOUZA LAURA DE ROSE LAURA GRAZIELLA TRIGUEIRO BOTELHO LAURA RAIANE FERREIRA DOS SANTOS LAURA VALENTINA VOIDLO LAURA VARELLA TEIXEIRA LAURA VELLOSO LEAL LAURENA VITORIA DE SOUZA SILVA LAURO NORIYOSHI TERUYA LAWRENCE JOSUA FERNANDES COSTA LAWRENCE LANG REINISCH LAWRENCY ALMEIDA LIMA LAYANE HELOISA DE SOUSA BARBOSA CONCEICAO LAYSA LEONI DULTRA CAMARGO LAYSA SILVA OLIVEIRA LAYSE PESSOA DE SOUSA LAZARO DAS NEVES MONTEIRO LAZARO LUIZ NEVES

2010 - MAIS CLAREZA SOBRE DIREITOS DE USUÁRIOS

O ano de 2010 foi marcado por normativos que inovaram e reforçaram os direitos e deveres dos passageiros e a segurança no transporte aéreo brasileiro. Em destaque estão as publicações da Resolução nº 141, que ampliou os direitos dos passageiros em voos atrasados, cancelados ou em caso de preterição; da Resolução nº 130, que exige do passageiro documento com foto no embarque; e das Resoluções nº 167 e 168, que regulamentaram a inspeção de passageiros e bagagens de mão nos aeroportos. A instituição do Selo/Etiqueta ANAC e do Canal Fale com a ANAC também trouxe mais acesso à informação aos passageiros a partir de então.

Logo no início de janeiro, a ANAC abriu inscrições para processo seletivo de 213 bolsas de estudos para pilotos oferecidas em convênio com 19 aeroclubes de oito estados (São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Ceará, Maranhão e Tocantins). No mesmo mês, ANAC notificou as empresas aéreas Azul, TAM e GOL determinando a suspensão do processo de venda de seguro de viagem atrelado à compra da passagem aérea, considerando que o seguro é um serviço adicional e facultativo, e não produto obrigatório.

Em janeiro também foi instaurada a abertura da audiência pública do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 45, “Marcas de identificação, de nacionalidade e de matrícula”, que substituiu o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 45. O texto proposto teve o objetivo de adotar a uniformidade de marcas prevista na Convenção de Chicago, e desta forma melhorar a segurança de voo. Na mesma ocasião, teve início a audiência pública para discussão da proposta de resolução que tinha por objetivo regulamentar o Registro das Tarifas Domésticas e Internacionais aplicáveis aos serviços de transporte aéreo regular.

Em fevereiro, a ANAC instaurou audiência pública para simplificar a informação dada aos passageiros sobre o preço final do transporte aéreo, inclusive os adicionais.

No dia 8 de março, a ANAC redistribuiu *slots* (horários de partidas e chegadas) no aeroporto de Congonhas (SP). Dentre os 355 horários ofertados havia 61 da empresa Pantanal Linhas Aéreas. Seis empresas foram habilitadas: Azul, NHT, Webjet, TAM, GOL/Varig e OceanAir.

No início de março entrou em vigor medida da ANAC que exige que todos os passageiros que embarcarem nos aeroportos brasileiros apresentem ao funcionário da companhia aérea um documento de identificação com foto no portão de embarque da aeronave. Prevista na Resolução nº 130, de 8 de dezembro de 2009, a medida é chamada de Identificação Positiva de Passageiros e também é praticada nos aeroportos da Europa e da América do Norte.

Ainda em março foi instituído e criado o Selo ANAC, juntamente com a Etiqueta ANAC, que passou a ser exibida nos sistemas de vendas de passagens e nos aviões das empresas aéreas brasileiras. A etiqueta tem como objetivo informar a faixa que caracteriza o espaço útil (em centímetros) entre um assento e outro na aeronave usada em cada voo, por companhias aéreas do Brasil que operam voos regulares com aviões acima de 20 assentos, fornecendo ao passageiro mais informação sobre o nível de conforto da aeronave, o que pode ser um elemento de decisão no momento da escolha do voo.



Em 2010, a ANAC publicou a Resolução nº 141, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte aplicáveis aos atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros. As principais inovações trazidas pela norma da ANAC foram a redução do prazo de início da prestação de assistência pela empresa ao passageiro, a ampliação do direito à informação e a obri-

gatoriedade de acomodação imediata nos casos de voos cancelados interrompidos, bem como para os passageiros preteridos de embarcar em voos com reserva confirmada.

Em 19 de março, terminava o mandato dos diretores Marcelo Pacheco dos Guarany e Alexandre Gomes de Barros.

Em abril, foram aplicadas as provas objetivas do processo seletivo para a bolsa de estudos do Projeto de Formação de Jovens Pilotos para a Aviação Civil 2010. Mais de 400 candidatos concorreram a 213 bolsas. Do total, 193 concorreram a 139 bolsas para os cursos práticos de piloto privado e 212 disputaram 74 vagas para bolsa de estudos para piloto comercial.

No mês de maio, ANAC lançou a Carta de Segurança Operacional, com o objetivo de divulgar os procedimentos de segurança operacional da aviação civil, promover a troca de experiências e aprimorar as melhores práticas de segurança operacional gerenciadas pela Agência.

Em 17 de maio, a Noar Linhas Aéreas teve sua concessão aprovada pela ANAC para a exploração do serviço aéreo público regular por 10 anos.

O Aeroporto de Rio Branco (Plácido de Castro), no Acre, recebeu em junho permissão para operar voos internacionais de passageiros e cargas. A permissão provisória foi dada pela ANAC, a pedido da Infraero.

No dia 30 de junho, a ANAC lançou mais uma ferramenta para que os passageiros avaliassem o transporte aéreo: o *ranking* dos aeroportos brasileiros, na página do Espaço do Passageiro na internet, disponibilizou 130 aeroportos públicos, de grande e pequeno porte para avaliação.

Em julho, as Carteiras de Habilitação Técnica (CHT) e certificados expedidos pela ANAC passaram a ser impressos pela Casa da Moeda do Brasil. Além dos requisitos mais rígidos de segurança, que dificultam a falsificação, a parceria garantiu mais agilidade e comodidade na entrega dos documentos. A nova carteira de habilitação tem foto, assinatura e *chip* com todas as informações do profissional.

No mesmo mês, dados divulgados pela ANAC mostraram que, desde o início de 2008, foram negociados quase 40 acordos bilaterais, com foco na livre determinação do número de voos, garantia da liberdade tarifária e livre escolha de rotas e de cidades de destino.

No final de julho, a ANAC iniciou audiência pública para a proposta do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 120, que trata dos programas de prevenção do uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil. A ANAC foi uma das primeiras agências reguladoras no mundo a seguir as orientações da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) sobre o tema, a exemplo dos Estados Unidos da América e da Austrália.

Em 29 de julho, iniciou-se o mandato do diretor Ricardo Sérgio Maia Bezerra, e, em 3 de agosto, teve início o mandato do diretor Rubens Vieira. No dia 12 do mesmo mês, teve começado o mandato do diretor Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino. Todos com cinco anos de duração.

Ainda em agosto, a ANAC ampliou o atendimento aos cidadãos por meio do sistema Fale com a ANAC, via internet e central telefônica de atendimento gratuito. O serviço passou a oferecer atendimento telefônico também nos idiomas inglês e espanhol, 24 horas por dia, todos os dias da semana.

No final de agosto, a ANAC abriu audiência pública para a proposta do edital de concessão para construção parcial, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, na região metropolitana de Natal (RN).

Em setembro, a ANAC instituiu procedimento para que a reserva de marcas de aeronaves por proprietários passasse a ser feita pela internet. As marcas das aeronaves, um conjunto de letras que a identificam e também é conhecida também como matrícula ou prefixo, são escolhidas pelo proprietário na fase inicial de registro, antes de providenciar a documentação obrigatória para que ela possa voar.

Em setembro, no dia 10, foi concluída a mudança das instalações da sede da ANAC, que saiu do Aeroporto Internacional de Brasília para ser ocupar sete andares da Torre A do Edifício

Parque Cidade Corporate, no Setor Comercial Sul da capital federal, unificando os escritórios em Brasília. No mesmo mês, a Agência criou um sistema de agendamento de vistoria de aeronaves via internet, proporcionando mais transparência no processo de realização de vistorias técnicas em aeronaves.

Como resultado do acompanhamento dos altos índices de atrasos de voo da companhia aérea Webjet, a ANAC suspendeu em 29 de julho a venda de bilhetes da companhia para voos programados até 1º de outubro.

No mês de outubro, a ANAC criou, em seu sítio na internet, uma página para abrigar o Sistema de Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (e-DIAM), que permite que as empresas de manutenção aeronáutica e de táxi-aéreo declarem as Inspeções Anuais de Manutenção (IAM).

Em 20 de outubro, a diretoria da ANAC recebeu da empresa TAM documentação sobre a intenção de união das empresas aéreas TAM, brasileira, e LAN, chilena. A negociação foi analisada pela Agência, a quem cabe aprovar a nova composição acionária proposta pela empresa.

Em novembro, foi instaurada audiência pública para discutir a proposta de regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência (aviação regular) e dos preços unificado e de permanência (aviação geral). A proposta teve por objetivo estabelecer regras claras, permitindo que os

administradores aeroportuários atuem de forma transparente e assegurando incentivos à eficiência e qualidade do serviço prestado.

No final do mês, a ANAC se reuniu com as seis maiores companhias aéreas brasileiras (TAM/Pantanal, GOL/Varig, Azul, Webjet, Avianca e Trip), Infraero, Departamento de Polícia Federal, Secretaria da Receita Federal e Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) para definir medidas que visassem ao bom funcionamento do setor e ao bom atendimento dos passageiros durante o período de festas de fim de ano de 2010 e férias escolares de 2011.

A ANAC também suspendeu, em 29 de novembro, a venda de bilhetes da companhia aérea TAM para todas as rotas domésticas com decolagem prevista até o dia 3 de dezembro. A intenção foi evitar a ampliação dos problemas para os passageiros, uma vez que a Agência identificou que a companhia estava apresentando atrasos e cancelamentos acima da média do setor.

Em dezembro, a ANAC colocou em audiência proposta de criação de centros de instrução de pilotos certificados pela Agência dentro das empresas aéreas e uma nova licença: a de tripulação múltipla. A ideia era garantir uma formação mais especializada e nos padrões de cada companhia. A proposta fez parte da edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 61.

O mercado em 2010

Em 2010, cresceu 23% o número de passageiros embarcados em voos domésticos e internacionais no mercado brasileiro, comparado a 2009. Foram cerca de 85 milhões de embarques – 70 milhões em voos domésticos e 15 milhões em voos internacionais. Foram 31 companhias aéreas brasileiras e 57 empresas estrangeiras que realizaram voos de passageiros e carga com origem ou destino ao Brasil no ano de 2010. A oferta doméstica foi 19,0% maior que em 2009, e a demanda teve aumento de 23,6%. A taxa de ocupação das aeronaves foi de 68,4%. A frota de aeronaves registradas no Brasil foi de 17.335 aeronaves, 6,7% maior do que o registrado no ano de 2009. Os dados incluíram jatos das grandes companhias aéreas, aviões e helicópteros particulares, táxis-aéreos, aeronaves usadas na agricultura, em escolas de aviação e em reportagens, além de experimentais, balões e dirigíveis. A tarifa média do valor dos bilhetes aéreos praticada pelas empresas brasileiras em 2010 foi de R\$ 272,47.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

*Superintendente de Acompanhamento de
Serviços Aéreos (SAS)*

Perfil

Ricardo Bisinotto Catanant é o titular da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS). Trabalha na Agência desde abril de 2006, inicialmente como Gerente-Geral de Outorgas, ainda no Rio de Janeiro. Advogado, tornou-se especialista em regulação da ANAC em 2008 e passou a ocupar o cargo de Gerente de Normas da extinta Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE). De 27/02/2014 a 05/07/2015 foi nomeado Superintendente substituto da SRE. Após esse período, assumiu a Superintendência de Serviços Aéreos (SAS), criada após a divisão da antiga SRE em duas novas estruturas, a SAS e a Superintendência de Regulação de Aeroportos (SRA).



Arquivo ASCOM/ANAC

Como foi o começo da Agência?

Bastante atribulado (risos). Não houve tempo para uma transição serena (do DAC para a ANAC), que permitisse a estruturação de um corpo próprio de servidores e um mapeamento das atividades e processos para adequação à nova estrutura. Para se ter uma ideia, quando trouxemos a Gerência-Geral de Outorgas (da extinta SSA) para Brasília, só conseguimos trazer do Rio de Janeiro um servidor efetivo.

Você trabalhou na certificação da Azul, a primeira companhia constituída pela ANAC?

Não trabalhei no processo de certificação propriamente dito, mas nas etapas de funcionamento jurídico e da outorga final da concessão, tendo sido a primeira empresa de transporte regular de grande porte constituída sob a ANAC.

Qual era o cenário do mercado em 2006?

A criação da ANAC consagrou a liberdade de mercado – de oferta e a tarifária (embora no mercado internacional a sua aplicação plena tenha levado mais tempo), o que proporcionou forte crescimento do setor. Os números são conhecidos: mais de 80 milhões de passageiros foram incluídos no transporte aéreo desde 2005, com um aumento de 150% no número de passageiros transportados, sendo que a taxa de passageiros para cada 100 habitantes mais que dobrou no período. Vimos o transporte aéreo tomar o lugar do rodoviário como principal meio de transporte interestadual de passageiros; em 2005 eram cerca de 35% dos passageiros transportados pelo transporte aéreo, e hoje nós temos um número em torno de 63%.

Como esse crescimento impactou a qualidade do transporte aéreo?

Como resultado desse novo arranjo de mercado houve uma pressão muito forte sobre a infraestrutura aeroportuária, que já dava sinais de esgotamento. Então, desde a desregulamentação inicial dos serviços (a partir de 2001) até recentemente, houve uma sensação de piora dos serviços principalmente em função do aumento do fluxo de passageiros nos aeroportos. O crescimento derivou, inclusive, do maior aproveitamento das aeronaves pelas empresas (maiores taxas de ocupação), o que também pode ter aumentado a sensação de desconforto pelos usuários. Por outro lado, houve a inclusão de novos passageiros que começaram a ter acesso a tarifas promocionais, derivadas de maior concorrência e do gerenciamento tarifário bem utilizado pelas empresas. Nesse contexto, houve um movimento de pressão social que gerou o ajuizamento de ação civil pública pelos órgãos de proteção e defesa ao consumidor e pelo Ministério Público de São Paulo, e que desencadeou dentro da ANAC uma série de estudos que culminaram na edição da Resolução nº 141, em 2010, que veio a dispor sobre a assistência material devida nos casos de atrasos, cancelamentos e preterição de passageiros.

Como foi o processo de criação da norma?

O Judiciário chegou a manifestar que se a Agência não editasse regulamentação para proteção dos passageiros, isso seria feito por decisão judicial.

A norma foi um grande exercício que a Agência fez de utilizar nossa legislação e alguns poucos dispositivos que a Lei nº 7.565/86 traz sobre o assunto e melhorá-los. O desafio era criar, na medida do possível, um arcabouço mínimo que proporcionasse algum nível de proteção ao consumidor. Com a resolução, nós não alcançamos o nível de proteção reclamado, por conta desses limites do Código de Aeronáutica. Contudo, a Resolução nº 141/2010 trouxe gradual pacificação dessas demandas, diminuindo a pressão que a Agência vinha sofrendo no sentido de ser mais assertiva na defesa dos interes-

ses dos consumidores, além de criar um conjunto de regras de fácil entendimento e manuseio pelos consumidores frente as empresas aéreas.

A norma representou um avanço para o usuário do transporte aéreo?

Acredito que sim, uma vez que trouxe maior proteção ao passageiro sem onerar demasiadamente o sistema de aviação, dados os contornos da situação. Como disse, os poucos dispositivos do CBA e da Portaria nº 676 traziam medidas esparsas de proteção ao passageiro apenas após quatro horas de atraso e alguma obrigação que as empresas deveriam ter quando isso ocorria. Nós conseguimos expandir as garantias para outras novas hipóteses e prever mais situações de assistência. Assumimos como premissa que os atrasos e cancelamentos são eventos por vezes impossíveis de serem afastados do setor – a bem da segurança – e que, na ocorrência desses eventos, ainda que previsíveis, que os passageiros fossem mais bem amparados. Foi dada atenção especial ao dever de informação pelas empresas, que se configurou em mecanismo de autotutela, pelo qual o passageiro, de posse da informação sobre o que aconteceu com seu voo, tivesse melhores condições de reclamar seus direitos junto às empresas ou ao judiciário. Sabemos que ainda há muito a evoluir na proteção do consumidor dos serviços de transporte aéreo, mas por outro lado o nível de judicialização no setor leva a outras reflexões por parte

“Sabemos que ainda há muito a evoluir na proteção do consumidor dos serviços de transporte aéreo.”

da Agência. Uma regulação mais moderna e a adoção de ações educativas acerca do transporte aéreo poderiam levar à diminuição da necessidade de se recorrer ao Judiciário.

Por isso a ANAC incluiu a revisão das condições gerais de transporte em sua agenda regulatória?

Sim. Passados esses anos, temos tido um pouco mais de fôlego (e também maturidade) para tratar desse assunto, de forma que estamos revendo os dispositivos da Portaria nº 676/2000 e pretendemos consolidar as resoluções afins existentes, tais como as Resoluções nº 141, 138 e 196, dentre outras que, de uma forma ou de outra, afetam e dizem respeito aos direitos dos passageiros. A ideia é reunir todos os regulamentos em um só, como se fosse

“ Acho que é fundamental aperfeiçoarmos o diálogo com os cidadãos e com os regulados. ”

uma bíblia do consumidor do transporte aéreo. Vai ser uma discussão bastante intensa, estamos nos preparando para envolver, de forma efetiva, a sociedade nessa discussão. Esperamos lançar uma plataforma que possibilite a “tradução” da proposta normativa em questionamentos objetivos e de fácil compreensão pelos consumidores.

Passados esses dez anos de criação da ANAC, quais são os principais desafios da Agência?

Em primeiro lugar, buscar se legitimar perante a sociedade. Passada a fase crítica do “caos aéreo”, a Agência ainda não tem o merecido reconhecimento pelos serviços que presta e pelo ambiente regulatório que possibilitou tamanho crescimento do setor. Acho que é fundamental aperfeiçoarmos o diálogo com os cidadãos e com os regulados – para além da rigidez trazida pelos instrumentos de audiência e consulta públicas – e assegurar a transparência e a divulgação de dados sobre o setor e sobre a atuação da Agência. Temos que aperfeiçoar os canais de atendimento ao passa-



geiro, tornando-os mais ágeis e mais efetivos, acompanhados de uma regulação que permita a Agência se utilizar da reclamação do passageiro para um monitoramento mais assertivo e mais eficaz dos níveis de serviço prestados pelas empresas aéreas, e que respeite, obviamente, a diferenciação dos produtos e serviços oferecidos aos passageiros. Acredito que temos que fazer valer o planejamento estratégico elaborado nos últimos meses, que aponta para a direção a ser seguida e desdobra os objetivos da Agência em uma série de iniciativas. Esse exaustivo planejamento merece ser encampado por todos, como garantia de estabilidade regulatória e desenvolvimento do setor de aviação como um todo. A Agência tem que continuar centrando esforços na melhoria do ambiente de negócios do transporte aéreo diminuindo a burocracia, reduzindo custos administrativos e barreiras à entrada de novas empresas para criar um ambiente cada vez mais competitivo. Acho que a Agência tem que olhar para si mesma, para o setor como um todo e se perguntar por que ainda não floresceu no país o modelo de *low cost*. Em que medida a legislação primária não engessa o setor? A legislação tarifária (que dispõe sobre a forma de remuneração dos aeroportos), por exemplo, ainda é muito rígida, permite muito pouco ganho de eficiência por parte dos aeroportos. Nesse sentido, a Agência tem papel fundamental na construção, junto à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR) e ao Congresso Nacional, de propostas de alteração legislativa que contemplem essas necessidades e que deem espaço a uma regulação mais moderna.

E os próxima década?

Acho que em dez anos a Agência não vai mais ser tão demandada com relação à regulação econômica, área em que houve uma grande pressão nesses anos iniciais, dados os problemas advindos do forte crescimento do mercado em um contexto de falta de expansão da infraestrutura aeroportuária. Acredito que o setor ainda tem muita margem para crescimento, visto que a penetração do transporte aéreo em grande parte da população ainda é baixa, a despeito do aumento verificado até o momento. Por fim, espero que a aviação civil seja um ambiente ainda mais competitivo, em que as empresas concorram por preços, rotas e serviços diferenciados, em benefício dos usuários dos serviços e consumidores.







2011

LEANDRO ALVES RODRIGUES LEANDRO ANTONIO CALDERARO LEANDRO ASENSI GOLVIM LEANDRO BERNARDES RIBEIRO LEANDRO BEZERRA DE MELO LEANDRO BISMARCK NOLETO RODRIGUES LEANDRO BORGES ALCANTARA LEANDRO COSTA PEREIRA CRISPIM DE SOUSA LEANDRO DA ROCHA MOREIRA LEANDRO DE MATOS RIOS LEANDRO DE OLIVEIRA ALBUQUERQUE LEANDRO FERREIRA DE FREITAS LEANDRO GONCALVES BORGES LEANDRO GONTIJO PIMENTA LEANDRO HERCULANO DO NASCIMENTO LEANDRO MACHADO TEODORO LEANDRO MARTINS GONCALVES LEANDRO MONTEIRO DE SOUZA MIRANDA LEANDRO OLIVEIRA FERNANDES DA SILVA LEANDRO SANTI DA SILVA LEANDRO SANTOS GRAPIUNA LEANDRO SILVEIRA LEANDRO SOARES RIBEIRO LEANDRO TELES DE OLIVEIRA LEIDIANE MENESES DOS SANTOS LEILA FAGUNDES DE SOUZA LEILA MARIA DE SOUZA LEITE LOBO LEILA SIQUEIRA DE PAULA LELIO TRIDA SENE LENIJANE DOS SANTOS MATIAS DE OLIVEIRA LENIR DE MORAES LEOMAR BORGES DE LIMA VIEIRA LEONARDO ALVIM DE SOUZA LEONARDO AMORIM DE ARAUJO LEONARDO ARAUJO TELES LEONARDO ARRUDA DO AMARAL ANDRADE LEONARDO BANDEIRA DE MELLO LEONARDO BARBOSA DOS SANTOS LEONARDO BISCARO JAPIASSU LEONARDO BORBA NEIRA LEONARDO BOSZCZOWSKI LEONARDO CARRERA BARBOSA LEONARDO CLAVER AMORIM LIMA LEONARDO DA SILVA CORREA LEONARDO DA SILVA MIRANDA LEONARDO DA SILVA PEREIRA RESENDE LEONARDO DAVI BEZERRA DE LIMA SOUZA LEONARDO DE CASTILHOS PEIXOTO LEONARDO DE MIRANDA PIMENTA LEONARDO DE SOUZA CALMON LEONARDO DIAS GRANATO LUBAO LEONARDO DOMINGUES LEONARDO FARIAS SOBEL LEONARDO FELIPE BERNARDINO CALDAS LEONARDO FELIPE BORGES DE AZEVEDO LEONARDO FIGUEIRA VENTURI LEONARDO FLORENCIO PEREIRA LEONARDO GONCALVES COUTINHO LEONARDO HAMAKAWA LEONARDO LUCIO ESTEVES LEONARDO LUIZ FARIA TEJERINA LEONARDO MACEDO RODRIGUES CASCARDO LEONARDO MARCHINI LOUREIRO LEONARDO MUNIZ DOS SANTOS LEONARDO PEREIRA DE QUEIROZ LEONARDO PERPETUO SANTANA LEONARDO RAFAEL MACHADO DE FREITAS MACIEL LEONARDO RAPOSO LEONARDO LEONARDO RIBEIRO JORDAO LEONARDO RODRIGUES NETO LEONARDO ROLA BARBOSA LEONARDO SAITO RODRIGUES LEONARDO SANTANA FRANCESCHINI LEONARDO SANTANA RIBEIRO LEONARDO SAUSMIKAT BRUNO BITENCOURT LEONARDO SOARES DOS SANTOS LEONARDO STRALIOTTO LEBTAG LEONARDO TEIXEIRA TRINDADE LEONEL LEONARDI LEONIDAS FRANCA DA SILVA LEONIR CARDOSO DA SILVA LEOPOLDO ALFREDO AMBROSIO BRUCK LESNIR FERREIRA PORTO LETICIA ANTEZANA ROCHA LETICIA BARBOSA DA SILVA LETICIA CARDOSO BARCELLOS DA SILVA LETICIA CARUSO RAMOS DA SILVA LETICIA CRISTINA LOPES MAGALHAES LETICIA CRISTINA NASCIMENTO RIBEIRO LETICIA DE SOUZA BATISTA LETICIA DOS SANTOS ARAUJO LETICIA DUARTE ALFRADIQUE DA CUNHA LETICIA KATZ LETICIA PARAGUASSU AMARAL LETICIA RODRIGUES BORGES LETICIA RODRIGUES CORDOVA XAVIER LETICIA VERONICA AQUINO DE MENEZES LETIZIA VIANA PLAUSINAITIS LEUR ANTONIO DE BRITTO LOMANTO LEVI FERNANDES DE SOUZA LEVI NUNES DE ARAUJO LIA DE SOUZA MARTINS LIANA ALCANTARA SILVEIRA LIANA ISSA LIMA LIANA MARQUEZ NASCENTES LIDIA DA SILVA GARCIA LIDIA DINIZ MARTINS LIDIA ELAINE GARCIA DE SOUZA MELLO LIDIA LUCIANA DE OLIVEIRA LIDIA PRISCILA DO NASCIMENTO BORGES LIDIA TERESA MAGALHAES DE AZEVEDO LIEGE SCUISSATTO LIGIA MARIA ROCHA E BENEVIDES LIGIA SODRE ROCHA LILIAN DE LIMA OLIVEIRA LILIAN NAZARE SADALLA PERES PIMENTEL LILIAN VIEIRA DE ANDRADE LILIANE LIMA DA SILVA LINDA MARA GOMES DE FIGUEIREDO CASTRO MENEZES LINDOLFO REITZ LISIANE REIS DOS SANTOS LIVIA CAMARGOS RODRIGUES DE OLIVEIRA LIVIA MACIEL DOS SANTOS LIVIA RODRIGUES BATISTA LIVIA SANTOS ARUEIRA PERRET LIVIA SOUZA SANTOS PORTO LORANNY SILVA COSTA DE CASTRO LORENA ALVES DA SILVA TORQUATRO DE OLIVEIRA LORENA MASCARENHAS FERREIRA LORENA NATALIA SILVEIRA BARBOSA LORENNIA SOUZA SIMOES LORRAINE DE SOUZA XAVIER LORRANA SEDACA LORRENE GOMES DA SILVA LOUISE SIQUEIRA FONSECA LOURDES ADRIANA CASTILHO BARANNA LOURENCO TARCIO DE ANGELIS LUA LUCIA BARREIRA MACHADO LUAN AZEVEDO DE LIMA LUAN MESSIAS MELO DE JESUS LUANA APARECIDA SOUZA DIAS LUANA BARROS PEREIRA DE FARIAS LUANA DA SILVA DE SOUZA LUANA DIAS DE SOUZA LUANA DOS SANTOS BRITO LUANA NEVES VIEIRA LUANA PINHEIRO DA SILVA LUANA PINHO FIDELIS LUANA RAMOS RIBEIRO LUANE MONARA AZEVEDO DOS SANTOS LUANNA PINTO SILVA LUANNE GARCIA SILVA LUANY KELVYA SIMAO DE SOUZA LUCAS ANTONIO SOARES BRITO LUCAS BARBOSA ARANTES LUCAS BONFIM ALVES DE JESUS LUCAS BORGES FERREIRA LUCAS DE OLIVEIRA CRUZ LUCAS DE OLIVEIRA SANTOS CALABRO LUCAS DE SOUZA FRAGA LUCAS DE VARGAS RIBEIRO LUCAS DELFINO BARROSO LUCAS FERNANDES COSTA ARAUJO LUCAS FIGUEIRA VERNIERI LUCAS FOIZER TEIXEIRA LUCAS FREITAS DE ALENCAR LUCAS HENRIQUE DE SOUZA LUCAS HENRIQUE GOLONI LUCAS LIMA DE SOUZA LUCAS LISBOA CARRAMENHA LUCAS MACHADO GUIMARAES LUCAS MOREIRA FARINHA LUCAS PULCINELLI DA JORNADA LUCAS RIBEIRO VEIGA ARRUDA LUCAS ROCHA SILVA REGO LUCAS ROCHA SIQUEIRA LUCAS RODRIGUES DE SOUZA NETO LUCAS SILVA DE CASTRO LUCAS SIQUEIRA PIRES LUCAS SUGANUMA LUCIA DOS SANTOS IBRAHIM LUCIA NUNES LUCIANA CAVALCANTI DE OLIVEIRA SANTANA LUCIANA DA ROCHA INFRAN LUCIANA DE SOUSA ALEXANDRE LUCIANA FERREIRA DA SILVA LUCIANA KELLY FERNANDES LUCIANA LORENA DE BRITO LINS LUCIANA MARQUES RIBEIRO ALVES LUCIANA MOREIRA ROBERTO LOPES LUCIANA TAVARES LUCIANE GOIS SAVI DAL MOLIN LUCIANE LEITE SOARES LUCIANE MOESSA DE SOUZA LUCIANE VIARD COSTA LUCIANNE RODRIGUES DO AMARAL LUCIANO BERNARDO LUCIANO CESAR BRITO DE ALMEIDA LUCIANO DE ALCANTARA TRAVASSOS LUCIANO DE SOUSA JARDIM LUCIANO LOPES DE AZEVEDO FREIRE LUCIANO LOPES SOARES LUCIANO MANTOVANI LUCIANO PORTILHO TRONCOSO LUCIANO PREDES TEIXEIRA DA SILVA LUCIANO RICARDO RODRIGUES LUCIANO SILVA DE OLIVEIRA LUCIENE CRISTINA PINTO SALDANHA LUCIENE SILVA DE AZEVEDO LOURENCO LUCIENNE SOARES TAVARES LUCILEIA MARIA CARVALHO DE SOUSA LUCILO JOSE NOGUEIRA DUARTE LUCIMAR CARVALHO DE SOUZA LUCIMAR DA SILVA PAIVA LUCINEIDE MONTEIRO GOMES LUCIO CLAUDIO DE ARAUJO LUCIUS DE ALBUQUERQUE PRADO LUDMILA COELHO DE SOUZA BARROS LUIS ANTONIO DEIRO HAHN LUIS CABRAL MORAIS LUIS CARLOS COSTA PINTO FILHO LUIS CARLOS ROCHA DE MORAES LUIS CESAR CORDEIRO LUIS CLAUDIO BATISTA LUIS CLAUDIO DA SILVEIRA GALVAO LUIS CLAUDIO MALLORCA NATAL LUIS EDUARDO BARREIRA MASCARENHAS LUIS EDUARDO DIB COVINO DO ESPIRITO SANTO LUIS FELIPE DA CUNHA NEVES GONZAGA LUIS FELIPE DEL PASSO CARNEIRO LUIS FELIPE JOTZ LUIS FERNANDO MOTTA SPANNER LUIS GUSTAVO MARTINS DOS SANTOS LUIS GUSTAVO PINHEIRO LOUREIRO CARNEIRO LUIS GUSTAVO SIMIONI LUIS LOURENCO DE ABREU LUIS MARCELO NEVES DE ABREU LUIS OTAVIO GALIZA PEREIRA LUISA BARBOSA CASTRO DE NORONHA PINTO LUISA DANIELA MENEZES DE VASCONCELOS LUISA FERREIRA AZEVEDO LUISA FREITAS COSTA LUISA VINGADAS MACHADO LUISANDRO BARBOSA SALDANHA LUIZ ADOLFO SCHILLER LUIZ ALBERTO DE MELO BRETAS LUIZ ALBERTO LANARO LUIZ ALBERTO MOREIRA GUILHERMINO LUIZ ALEXANDRE BARUCKE MARCONDES LUIZ ALVARO DE BARROS ARAUJO FILHO LUIZ ANDRE DE ABREU CRUVINEL GORDO LUIZ ANTONIO ALVES CORDEIRO LUIZ ANTONIO DE SOUZA CORDEIRO LUIZ ANTONIO PAIXAO MOREIRA LUIZ ARTHUR OST ALENCAR LUIZ AUGUSTO BARRETO DE ABREU LUIZ AUGUSTO CABRAL DA SILVA LUIZ BIGONHA GAZZOLA LUIZ CARLOS CANDIDO LUIZ CARLOS CARDOSO ALVES LUIZ CARLOS DE SOUSA BATISTA JUNIOR LUIZ CARLOS DE SOUZA FARIA LUIZ CARLOS GOMES COIMBRA SANTOS LUIZ CARLOS OSTERNACK BUENO LUIZ CARLOS PEREIRA LUIZ CARLOS RIBEIRO LUIZ CARLOS RODRIGUES LUIZ CARLOS VAGOSTELO VELLOSO DE ARAUJO LUIZ CLAUDIO ALVES JUNIOR LUIZ CLAUDIO DA SILVA ANTUNES LUIZ CLAUDIO FARIA GALLO LUIZ CLAUDIO OTERO SANTOS LUIZ DE ALMEIDA MATTOS NETO LUIZ DE MEDEIROS VALE LUIZ EDUARDO DE ARAUJO SANTOS LUIZ EDUARDO VILLAR ELAEL LUIZ FELIPE BESTETTI CHIARELLO LUIZ FELIPE CALAMARI LUIZ FELIPE FRANCO LESSA LUIZ FELIPE SANTOS FONSECA LUIZ FELIPE VERISSIMO SOARES LUIZ FERNANDES DA SILVA NETO LUIZ FERNANDO COLLARES LUIZ FERNANDO DANTAS RODRIGUES LUIZ FERNANDO DE ABREU PIMENTA LUIZ FERNANDO DE SOUZA RANGEL LUIZ FERNANDO GERMANO JUNIOR LUIZ GABRIEL BRAGA DE OLIVEIRA ANDRE LUIZ GONZAGA RIBEIRO LUIZ GUILHERME DE OLIVEIRA MEDEIROS LUIZ GUILHERME PINTO HENRIQUES LUIZ GUSTAVO NERI MOURA LUIZ GUSTAVO PERES SERPA LUIZ GUSTAVO SILVA CAVALLARI LUIZ HENRIQUE DA CONCEICAO LEAL LUIZ HENRIQUE DOS ANJOS PASSOS CORREA LUIZ JETHER DE HOLANDINO VASCONCELOS LUIZ JORGE DA CONCEICAO JUNIOR LUIZ KAZUMI MIYADA LUIZ PAULO BELTRAO FREDERICO LUIZ PHELIPE PINTO MUNIZ LEMOS LUIZ RAFAEL ANDRADE DA SILVA LUIZ RENAM OZIPOV DA SILVA LUIZ RICARDO BARROS DE MELLO LUIZ RICARDO DE ALMEIDA JUNIOR LUIZ ROBERTO ALVES DA SILVA FILHO LUIZ ROBERTO RABELO FILGUEIRAS FILHO LUIZ RODRIGUES CASADO LUIZ ROGERIO DA NAVE E CASTRO LUIZ SIDNEY BARROS DA CUNHA LUIZ TITO WALKER DE MEDEIROS LUIZ WAGNER SANT ANA DA SILVA LUIZA FASSINI DACROCE LUIZA MARTINS CAMPOS LUIZA MELLO KRAFT LUIZA PARRO NOLETO LUPERCIO VIEIRA DE OLIVEIRA LUZELI PINHEIRO GOMES LUZIA GLORIA CAVADAS PACHECO LYCIA DIAS VELLAME LYCURGO LAGE LYGIA MARIA MARQUES MACIELA PAULINO RODRIGUES MAGALI GONCALVES DE OLIVEIRA SOUZA MAGNO ALBERTO MACHADO DA SILVA MAIANE MOREIRA VILAR MAIARA APARECIDA SANTOS MAICON MEDEIROS ARDIRSON MAICON PEDRO PINHEIRO FERREIRA MAICON WILSKE MAILZA GOMES NOGUEIRA DIAZ MAIRA D SARAH DA SILVA GONCALVES LIMA MAIRA FAGUNDES TOMAZINI MAIRA PACHECO FONSECA MANOEL BRAZ DE SOUZA MANOEL CARDOSO DE ARAUJO NETO MANOEL PEDRO CRUZ MARCOLINO MANOELA CECCOM MANOELA GERONAZZO FRANCO MANOELLA HELENA COLAVITI RODRIGUES MANUEL JOAO DOS SANTOS SALDIDA MANUELA BINS COMETTE MANUELA DA SILVA OLIVEIRA MARA MENEZES DE OLIVEIRA MARA RUBIA OLIVEIRA SANTOS MARAJOARA RAMOS MELO DUFFLES TEIXEIRA MARC ZWANZIGER MARCAL JOSE PAQUES BARROS MARCELA BRAGA ANSELMI MARCELA CARINHA DOS SANTOS MARCELA MOTTA DE OLIVEIRA MARCELA NEVES DE MEDEIROS MARCELA SANTANA DA TRINDADE SANTOS MARCELE BORGES SOARES MONTEIRO PERES MARCELL BRUNO SOUSA E SILVA MARCELLA ALLIEVI MARCELLA NICHELI TRONCHINI PEREIRA MARCELLA ROCON MARTINS MARCELLE YAMASAKI MARCELLO CRISTOVAO GUEDES VIRISSIMO MARCELLO FARIA DE OLIVEIRA MARCELO AIRES COELHO OTSUKI

2011 - CONCESSÃO DE AEROPORTOS SAI DO PAPEL

Em 2011 as concessões aeroportuárias tornaram-se realidade com a assinatura do contrato do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante e o lançamento do edital dos aeroportos de Guarulhos (SP), Viracopos (SP) e Brasília (DF). Também foi firmado Acordo de Cooperação com o Canadá. Outro acidente, com a empresa Noar Linhas Aéreas, vitimou 16 pessoas.

Uma das mais importantes decisões da ANAC ocorreu em janeiro de 2011, com a aprovação da Resolução que criou modelo para a definir valores-teto para as tarifas aeroportuárias de pouso, permanência e embarque, com reajustes anuais, no sentido de estabelecer metas para que os reajustes de tarifas sejam concedidos conforme o desempenho do administrador do aeroporto. Em 26 de janeiro foi rubricado o acordo de céus abertos com o México.

Em 15 de fevereiro, a ANAC lançou novo portal na internet, com lógica de navegação orientada para o usuário e segmentada para cada um dos públicos da agência. Na mesma data, foi divulgada a primeira edição do Relatório de Desempenho Operacional dos Aeroportos, documento que apresenta os resultados financeiros das atividades aeroportuárias e as metas de eficiência a serem atingidas pelos aeroportos operados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

No dia 18 de fevereiro, foi rubricado acordo de céus abertos com o Canadá, eliminando o limite à quantidade de voos semanais que poderiam ser operados entre o Brasil e o país.

No início de março, a ANAC assinou acordo de cooperação para permitir ao Departamento de Polícia Federal (DPF) acesso a informações sobre aeronaves e tripulação de maneira mais rápida e segura, com o objetivo de facilitar investigações. Pelo acordo, a ANAC pode ter acesso a banco de dados de passaportes e contar com auxílio nas ações de fiscalização e apreensão de aeronaves.

Em 18 de março, o diretor Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino foi nomeado como diretor-presidente interino, tendo em vista o término do mandato da diretora-presidente Solange Paiva Vieira, cargo que ocupou até 13/07. Na mesma data, a Medida Provisória nº 527/2011 criou a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR). A partir daí,

a Agência, que desde sua criação era vinculada ao Ministério da Defesa, passa a estar ligada à nova secretaria.



Portal G1 - 22/03/2011

Em 19 de março foi concluído o mandato da diretora-presidente Solange Paiva Vieira. No dia seguinte o diretor Cláudio Passos Simão foi reconduzido ao cargo até 19/03/2016 para um novo mandato de cinco anos.

Outro marco importante do mês de março foi a negociação do acordo de "céus abertos" entre Brasil e União Europeia, que prevê a eliminação do limite de capacidade (quantidade de voos semanais) entre o país e os 27 estados-membros da comunidade econômica em três anos. Durante esse prazo, a capacidade atual seria aumentada de forma gradual. No mesmo mês, em 25/03, a Agência lançou o Sistema de Aviação Civil (SINTAC), que permitia aos usuários dos serviços de habilitação de pessoal da aviação geral o envio de documentos via internet para a ANAC.

Em abril, a ANAC divulgou a quarta edição da Carta de Segurança Operacional, informativo destinado a provedores de serviço da aviação civil e que tem como objetivo divulgar artigos sobre segurança operacional bem como procedimentos e legislações referentes ao tema.

Em maio, no dia 06, foi marcado o leilão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. O certame aconteceria no prazo de 60 dias a contar da publicação do edital, mas em 13/05 foi publicada a retificação do aviso de licitação do aeroporto, marcando o leilão para 19 de julho de 2011.

No final de maio, a ANAC realizou, em Goiânia (GO), um seminário sobre a promoção da Segurança Operacional na Aviação Civil. O objetivo foi apresentar novos conhecimentos e ferramentas sobre o assunto a pilotos, comissários, alunos de escolas de aviação civil, proprietários de aeronaves e representantes de entidades do setor.

A partir de junho a ANAC começou a implantar, de forma experimental, a nova categoria de aeronave intitulada Aeronaves Leves Esportivas (*Light Sport Aircraft*), que substituiu a categoria dos então atuais ultraleves. A introdução da categoria abriu a possibilidade de comercialização de aeronaves não-certificadas entregues prontas ao comprador, incentivando o surgimento de novos fabricantes. Na mesma data, a Agência publicou a aprovação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 120, que trata dos programas de prevenção do uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil.

Em continuidade aos preparativos para o leilão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, em 15/06 a ANAC promoveu, em São Paulo, sessão pública de esclarecimentos sobre o Edital de Leilão nº 1/2011.

Em 28 de junho foi aprovada a Resolução ANAC nº 192, que estabeleceu modelo de chamada pública para empresas interessadas em subsidiar a modelagem da concessão para expansão, manutenção e exploração de aeroportos brasileiros que viriam a ser concedidos à iniciativa privada e definidos como prioritários pelo Governo Federal. Por meio

da chamada pública, quaisquer interessadas poderiam encaminhar seus estudos e projetos técnicos à Agência.

No dia 13 de julho um acidente com a aeronave da empresa de transporte regular Noar Linhas Aéreas S/A. causou a morte de 16 pessoas que estavam a bordo do voo 4896 (aeronave LET-410) para o trajeto Recife (PE) a Mossoró (RN).

Em 14 de julho teve início novo mandato de diretor do ex-diretor de Regulação Econômica, Marcelo Pacheco dos Guaranys, por 5 anos. Na mesma data, o diretor foi designado para exercer a Presidência da Agência pelo prazo de dois anos.

Alguns dias depois, em 17 de julho, a ANAC suspendeu as operações da Noar Linhas Aéreas S/A e iniciou auditoria na empresa para analisar se o sistema de aeronavegabilidade da companhia estaria de acordo com os regulamentos vigentes.

Em 25 de julho, foi publicado no Diário Oficial da União o Edital de Chamamento Público de Estudos (CPE) nº 001/2011, cujo objeto era a apresentação de estudos para subsidiar a modelagem das concessões para exploração dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Campinas pela iniciativa privada.

Em agosto, a Agência instaurou audiência pública para discussão da proposta de compartilhamento das áreas de *check-in* pelas companhias aéreas nos aeroportos brasileiros. A ideia era reduzir filas e tempo de espera para o embarque nos horários de pico, evitando atrasos e proporcionando maior conforto aos passageiros.

No dia 8 de agosto, a ANAC concluiu o procedimento de auditoria na empresa Noar, observando indícios de não conformidades nas áreas de operações e de manutenção da companhia, envolvendo descumprimento de requisitos e procedimentos relativos aos registros de manutenção, às anotações técnicas no diário de bordo e aos limites de horas mensal e trimestral dos tripulantes previstos na Lei do Aeronauta. Com isso, as operações da companhia permaneceram suspensas.

Em 22 de agosto foi realizado o leilão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante para construção parcial, manutenção e exploração do aeroporto, com o lance vencedor de R\$ 170 milhões oferecido pelo Consórcio Inframérica, formado pela empresa *Argentina Corporación América* e pelo Grupo Engevix.

Quatro consórcios participaram do leilão na BM&FBovespa, em São Paulo. Os consórcios ATP-Contratec, Inframérica, Aeroportos Brasil e a Aeroleste Potiguar disputaram o certame que durou aproximadamente 50 minutos (de 10h02 a 10h51) e começou com o lance mínimo de R\$ 51,7 milhões fechando em R\$ 170 milhões pelo consórcio Inframérica. Ao total, 88 lances foram dados no viva-voz e o ágio foi de 228,82%.



Portal da Folha de S. Paulo - 22/08/2011

Em 29 de agosto a ANAC publicou a Resolução nº 196, que regulamentou o atendimento prestado pelas companhias aos passageiros que utilizam o transporte aéreo regular. A medida determinou que as empresas aéreas criem canais de atendimento presencial, além das centrais de atendimento por telefone e internet, para o recebimento e processamento de queixas e reclamações.

Entre os dias 15 e 17 de agosto, a ANAC promoveu, em Recife (PE), oficina de trabalho voltada aos profissionais do setor aéreo para debater gerenciamento da segurança operacional, programas de prevenção ao uso de substâncias psicoativas, fadiga na aviação e outorga de serviços aéreos.

Ainda em setembro, no dia 29, o Governo Federal publicou minuta dos editais de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília para discussão em audiência pública.

Em outubro de 2011 a Comissão de Licitação recebeu e julgou improcedente recurso interposto pelo Consórcio Aeroportos Brasil que também havia participado do certame, homologando em 14/10 o resultado do leilão para construção parcial, manutenção e exploração do ASGA.

No início de outubro, no dia 7, a Comissão de Avaliação de Estudos da ANAC divulgou o resultado da seleção de estudos preliminares que subsidiariam a modelagem de concessões para exploração dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília. Uma semana depois, em 14/09, a ANAC e a Secretaria de Aviação Civil (SAC) encaminharam os estudos técnicos, econômicos e financeiros para a concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília para análise do Tribunal de Contas da União (TCU). Nos estudos estavam descritos os valores de outorga sugeridos para os três aeroportos, a duração da concessão, os investimentos e as receitas previstas das concessionárias, entre outras informações relevantes ao certame.

A ANAC publicou sua Carta de Serviços ao Cidadão em 27/10, documento que contém informações sobre os principais serviços oferecidos pela Agência.

Em 28 de novembro, a ANAC e o Consórcio Inframérica assinaram o Contrato de Concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, o primeiro a ser concedido à iniciativa privada, em cerimônia que contou com a presidente Dilma Rousseff.

Na mesma data, em 28 de novembro, a ANAC publicou a Resolução nº 207/2011, que consolidou os procedimentos de inspeção de passageiros nos aeroportos e estabeleceu lista de itens proibidos nas aeronaves.

No dia 29, a ANAC regulamentou a possibilidade de uso compartilhado das áreas de *check-in* (sistemas de processamento de passageiros e bagagens) das companhias aéreas nos aeroportos brasileiros, por meio da Resolução nº 208. O compartilhamento de guichês e totens de autoatendimento pelas companhias aéreas pode contribuir para reduzir o tempo de espera para o embarque nos horários de pico, evitando atrasos e proporcionando maior conforto aos passageiros.

A Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero) anunciou, no dia 2 de dezembro, as medidas para preparar os aeroportos para o período de fim de ano. Responsável pela organização e coordenação das atividades públicas nos aeroportos, a comissão elaborou o plano de ações para a alta temporada. A previsão era de que, somente

em dezembro, mais de 16 milhões de passageiros passariam para embarcar, movimento que seria 12% superior à média do ano e 13,6% maior que o mesmo mês de 2010.

No dia 15 de dezembro a ANAC publicou edital com as regras para a concessão dos Aeroportos Internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos. Os três aeroportos foram incluídos no Plano Nacional de Desestatização em 21 de julho de 2011, por meio do Decreto nº 7.531/2011. No dia 23, e finalizando os marcos históricos de dezembro, foi publicado o Relatório de Contribuições referente à Audiência Pública nº 16, sobre a concessão dos três aeroportos. Ao todo, foram recebidas mais de 700 contribuições, de diversas entidades. A previsão era de realização dos leilões em janeiro.

O mercado em 2011

Em 2011, a demanda do mercado doméstico cresceu 16% em relação a 2010, enquanto a demanda por voos internacionais aumentou 14,5% no mesmo período. O número de passageiros pagos transportados chegou a 99,9 milhões em 2011, dos quais 82 milhões de passageiros em voos domésticos e 17,9 milhões em voos internacionais. Foram 140 aeródromos atendidos por voos regulares de passageiros e carga durante o ano de 2011. A frota de aeronaves registradas no Brasil foi de 18.710 aeronaves, número 7,9% maior do que o registrado no ano de 2010. Os dados incluíram jatos das grandes companhias aéreas, aviões e helicópteros particulares, táxis-aéreos, aeronaves usadas na agricultura, em escolas de aviação e em reportagens, além de experimentais, balões e dirigíveis. A tarifa média do valor dos bilhetes aéreos praticada pelas empresas brasileiras em 2011 foi de R\$ 269,87.





DANIELLE PINHO SOARES ALCÂNTARA CREMA

*Superintendente de Regulação Econômica e
Acompanhamento de Mercado de 22/09/2011
a 13/10/2013*

Perfil

A ex-subsecretária do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda é advogada pela Associação de Ensino Unificado do Distrito Federal-AEUDF (2001), pós-graduada em Controle da Regulação pelo Instituto Serzedello Corrêa/TCU (2012), especialista em Direito Constitucional pela UnB (2008) e em Ordem Jurídica e Ministério Público pela Fundação Escola Superior do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (2003). Foi Assessora Especial do Ministro da Secretaria de Portos da Presidência da República, Antônio Henrique Silveira em 2014, Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da ANAC de 22/09/2011 a 14/10/2013. Antes disso, foi Gerente Técnica de Regulação da Infraestrutura Aeroportuária da Agência (6/2010 a 1/2011) e Assessora Especial da Diretoria de Regulação da ANAC (12/2007 a 6/2010). Foi Coordenadora Geral de Transporte e Logística da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (02/2011 a 09/2011), Analista Judiciário do Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal e Territórios-TRE-DF (2/2006), Gerente de Avaliação de Mercado e Defesa da Concorrência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (5/2002-2/2006) e Assessora Técnica da Coordenação Geral de Serviços Públicos e Infraestrutura da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (9/2000 a 5/2002).

Arquivo ASCOM/ANAC

Por que chegamos à concessão de aeroportos?

Nos últimos anos, o Brasil vivenciou um forte processo de desestatização de sua infraestrutura. Setores como telecomunicações, energia elétrica, ferrovias e rodovias passaram a ser explorados pela iniciativa privada em regime de concessão, o que, em geral, possibilitou a ampliação da oferta e a melhoria da qualidade dos serviços prestados, com um excelente retorno para a sociedade. Felizmente, esse mesmo processo, após muita discussão, também chegou aos aeroportos.

O crescimento expressivo do transporte aéreo, em decorrência da elevação da renda da sociedade e, em particular, da implementação da liberdade tarifária, não foi acompanhado da expansão da infraestrutura aeroportuária. A Infraero, enquanto empresa pública, não se mostrava capaz de reagir no tempo necessário para atender adequadamente a essa nova demanda por transporte aéreo. Esse contexto possibilitou, em boa hora, a realização do processo de concessão dos aeroportos.

E a infraestrutura não pode ser superdimensionada, correto?

Correto. Esse é, em verdade, um dos grandes desafios relacionados ao investimento em infraestrutura: calibrar adequadamente a expansão da infraestrutura à ampliação da demanda pelo serviço, de modo que a infraestrutura não se torne um gargalo à oferta do serviço. Por outro lado, também não é desejável a ocorrência de sobreinvestimentos. Mas, o mais difícil mesmo, é explicar essa racionalidade.

Era muito comum, em audiências públicas no Congresso, parlamentares reivindicarem investimentos em aeroportos de suas cidades. Normalmente, eles utilizavam aqueles aeroportos em períodos de maior demanda. Nesses horários, é comum perceber o aeroporto congestionado. No entanto, nos demais horários a infraestrutura permanecia praticamente ociosa. Então, como explicar que não se expande uma infraestrutura apenas por causa de congestionamento em horário de elevada demanda? Que, inicialmente se promove, na medida do possível, a distribuição dessa demanda, para depois considerar a expansão da infraestrutura existente, principalmente em um cenário de escassez de recursos, como é o caso do Brasil. E foi exatamente essa perspectiva que fez com que trouxéssemos para a modelagem dos aeroportos esse nível de preocupação com a expansão continuada da infraestrutura, mediante a previsão de gatilhos de demanda, de modo a se antever a necessidade de investimentos e a sua realização para se evitar gargalos. Acho que, inclusive, esse foi um dos grandes avanços da modelagem da concessão de aeroportos, que é a tentativa de vincular a expansão à necessidade da infraestrutura.

Como a ANAC recebeu essa decisão de conceder a infraestrutura aeroportuária?

Com entusiasmo e preocupação (risos). Havia o consenso técnico acerca da importância da concessão dos aeroportos para superar o gargalo de infraestrutura e, desse modo, eliminar restrições à expansão do transporte aéreo. Na época, estávamos premidos pelo tempo também em razão da necessidade de que os investimentos fossem feitos em tempo de a infraestrutura estar disponível para a Copa do Mundo. Todavia, sabíamos o desafio que era conduzir um processo dessa magnitude em tão curto prazo.

Mas qual desses sentimentos prevaleceu?

Sem dúvida, o entusiasmo. A abertura do mercado era uma motivação em si. Para muitos economistas a oportunidade de quebrar um monopólio, seja ele público ou privado, é em si só uma grande motivação. A oportunidade, portanto, era histórica. Havia ainda toda a expectativa de se implementar as melhores práticas em regulação de infraestrutura aeroportuária no país.

Como foi essa articulação entre ANAC, SAC, Infraero, TCU e outros órgãos envolvidos? Qual a importância desse trabalho conjunto para as concessões?

De fato, foi um enorme desafio, pois o processo era complexo e dependia da conjugação de interesses e iniciativas de vários órgãos para ser concretizado. Uma conjunção de fatores permitiu que, em tão pouco tempo, fizéssemos um processo de concessão dessa magnitude. Destaco, em grande medida, a sinergia entre atores envolvidos, em particular, entre a ANAC e a SAC-PR e o apoio da equipe técnica do BNDES. É importante ressaltar, inclusive, o papel do TCU, cuja análise e deliberação levou apenas 45 dias e isso, se não estou enganada, ainda é recorde. Não conheço nenhum outro que tenha sido tão rápido, lembrando que era um setor novo para aquela corte. Foram praticamente sete meses entre a definição das diretrizes políticas até a realização do leilão.

Como foi o processo, trabalhar nas madrugadas e sacrificar a vida pessoal?

Quer que eu fale disso? Eu acho que, além de um desafio para a ANAC, foi um desafio para as pessoas, porque a execução do trabalho envolveu uma renúncia pessoal muito grande. A equipe elegeu as concessões como prioridade naquele momento. Houve um movimento de entrega, não só profissional, mas pessoal. As pessoas entenderam a situação e compraram a ideia. Como não havia no regimento interno da ANAC a atribuição de competência para a outorga dos aeroportos em regime de concessão, foi constituído um grupo de trabalho composto pela SRE, que o coordenava, SIA e SPI.

Na SRE, na ocasião, havia duas missões de curto prazo: a concessão dos aeroportos e a operação de fiscalização do final do ano. Todos os gerentes entenderam e compraram essas prioridades, de modo que cada um chamou para si as demais responsabilidades do dia-a-dia, o que nos permitiu a dedicação que era necessária ao processo de concessão. Se não fosse isso, seria impossível. Era uma superintendência inteira jogando com o mesmo objetivo. Mesmo as pessoas que não participavam diretamente do processo perguntavam: “Eu posso ajudar”? “Tem alguma coisa que eu possa fazer”? Não foi um projeto de uma gerência, foi um projeto da ANAC, abraçado por toda uma superintendência. A SIA também viveu intensamente essa experiência. Sua participação foi crescente e essencial ao processo. Enfim, formamos uma equipe incrível. Uma verdadeira tropa de elite.

Como manter as pessoas motivadas até o fim do processo?

Acredito que fazendo as pessoas entenderem que, apesar do ritmo de trabalho, da pressão, do estresse, dos prazos e da responsabilidade, podia ser divertido e prazeroso. O que de fato foi. Como o processo é formado de várias etapas, transformamos a sua dinâmica em uma grande gincana, comemorada no limite a cada missão cumprida. No entanto, a visão do todo, em alguns momentos, era desesperadora e, em muitas ocasiões eu pensava: “Nossa, como isso vai ficar de pé?”. Então, ao vivenciar o processo em etapas, o desafio, aparentemente, se tornava menor e possível de superar. Isso fez todos acreditarem que era possível.

Mas você tinha visão do todo, como você não se desesperou?

Porque eu não podia. Simples assim. O respeito à equipe, ao cargo e à instituição não me permitia desesperar, ao menos aparentemente (risos). Mas houve sim vários momentos de tensão e crise. Foi, sem dúvida, um grande aprendizado.

Tivemos a rodada zero (ASGA), a rodada um (Brasília, Guarulhos e Viracopos) e a dois (Confins e Galeão). Houve uma mais difícil que a outra?

A rodada um. Muito embora o ASGA tenha sido a primeira experiência em concessão aeroportuária federal, a rodada um foi diferente porque estavam sendo concedidas infraestruturas extremamente importantes e em operação. A grande preocupação era como transferir os aeroportos aos concessionários sem a descontinuidade da operação. Qualquer impacto nesse sentido colocaria em risco a continuidade de uma política que tinha tudo para dar certo e melhorar o desempenho da infraestrutura aeroportuária do país. Nossa preocupação era não desgastar o processo de concessão no curto prazo, dada sua enorme importância de longo prazo. Se a primeira experiência com grandes aeroportos, fosse mal sucedida, poderia haver prejuízo a continuidade do programa de concessão.

“Foi, sem dúvida, um grande aprendizado.”

Como era a pressão vivida pelo tempo exíguo para fazer as concessões?

Era algo absurdo. Para se ter ideia, para alterarmos o cronograma em um dia, fazíamos discussões de três dias. Durante todo o processo houve apenas uma única modificação. O governo, a imprensa e a sociedade acompanharam todo o processo. A mídia sabia o cronograma de eventos e em todo momento especulava sobre a sua eventual alteração. Tínhamos uma enorme preocupação em cumprir os prazos, a fim de não perder o apoio da sociedade à iniciativa em curso. Na época, todo mundo falava: “Imagina na Copa”. A imagem do processo poderia ser muito arranhada por esse discurso. Daí o esforço do corpo técnico e do governo – de uma forma geral – de sinalizar que seria possível honrar o compromisso.

Depois de concedidos e ampliados, várias partes dos contratos foram cumpridas. Como você avalia esse ganho, o impacto das concessões aí nesses aeroportos?

O impacto positivo é inegável. Houve uma mudança de paradigma. Além da ampliação da infraestrutura aeroportuária, houve ganhos de eficiência expressivos na gestão operacional e na qualidade da prestação dos serviços ofertados aos passageiros e às empresas aéreas. Estou certa de que as concessões de aeroportos foram extremamente positivas para a sociedade brasileira e espero que esse processo se consolide e alcance mais e mais aeroportos. Ainda há muito por fazer.

E a ANAC nos próximos dez anos?

Eu vejo a Agência do tamanho que ela quiser ser. As bases estão lançadas. O futuro depende, por certo, de muitas questões, mas, sobremaneira, da capacidade, vigor e comprometimento do seu quadro funcional. É o conhecimento técnico, atributo de seu corpo funcional, que diferencia as agências reguladoras. A forma como esse conhecimento será empregado na interação com os seus diversos *stakeholders* e, principalmente, a capacidade de convencê-los, é que irão determinar o seu sucesso. O desafio dos técnicos não é apenas fazer diagnósticos corretos, mas atuar proativa e construtivamente para que as posições técnicas repercutam e influenciem o processo decisório, de modo que, ainda que não se atinja o melhor resultado, se obtenha o melhor possí-

vel para o momento. Isso é válido para todo e qualquer servidor e instituição públicos. Portanto, reitero que a ANAC vai ser do tamanho que quiser ser. Pelo muito que já foi feito e pelo que eu conheço dessa instituição, certamente, será um futuro grandioso. Sou muito grata a tudo que ela me ensinou.

“Eu vejo a Agência do tamanho que ela quiser ser. As bases estão lançadas.”





2012



MARCELO AUGUSTO CURADO FLEURY TEIXEIRA MARCELO BATISTA SAITO MARCELO BORGES MORETO MARCELO CAMPOS VERSIANI MARCELO CASER DE CARLI MARCELO CESAR DE AZEVEDO MARCELO DA CONCEICAO DE OLIVEIRA SANTOS MARCELO DA SILVA MACEDO JUNIOR MARCELO DE ALMEIDA LUBBE MARCELO DE ALMEIDA RAMSDORF MARCELO DE ARAUJO PINTO MARCELO DE CANOSSA MACEDO MARCELO DE CARVALHO LACERDA MARCELO DE LACERDA COSTA MARCELO DE SALES PESSOA MARCELO DE SOUZA CARNEIRO LIMA MARCELO DICK MARCELO DOS SANTOS DUARTE MARCELO GALHEGO CARDOSO MARCELO GUERRANTE GUIMARAES MARCELO GURGEL DE ALMEIDA SILVA MARCELO HANDRO MAIA MARCELO HENRIQUE DA SILVEIRA MARCELO HENRIQUE MORALES LEITE MARCELO KATSUTOCHI FUJIHARA MARCELO KOITI ASAKURA MARCELO LEANDRO FERREIRA MARCELO LOUREIRO TEIXEIRA MARCELO LUIZ DE OLIVEIRA PORTELA MARCELO MARINHO MARCELO MARTINS GONZAGA MARCELO MARTINS MARQUES MARCELO MIGUEL FREMDER MARCELO MIRANDA TEIXEIRA MARCELO MORAES GODINHO MARCELO NAEGELE MARCELO PACHECO DOS GUARANYS MARCELO PAES DO REGO BARROS MARCELO PEREIRA DOS SANTOS MARCELO PEREIRA QUEIROZ MARCELO REZENDE BERNARDES MARCELO ROBSON RIBEIRO DIAS MARCELO RYUDI KOMENO MARCELO SERRAO MOREIRA MARCELO SOARES AMORIM MARCELO SOUZA DOS REIS FONSECA MARCELO TEIXEIRA CAVALCANTE DE MAGALHAES MARCELO TEIXEIRA GALLERANI MARCELO TONIAZZO LISSA MARCELO VARZEA CORREIA MARCELO VICENTE DE AZEVEDO MARCELO VICTOR CARNEIRO PEREIRA MARCIA ALVES COELHO MARCIA ANDREA DA SILVA RODRIGUES MARCIA CRISTHINA PIMENTEL DE ALMEIDA MARCIA CRISTINA DE OLIVEIRA MOREIRA MARCIA CRISTINA OLIVEIRA FONSECA FRANKLIN MARCIA CRISTINA SOTER DA SILVEIRA MARCIA DE ARAUJO PEREIRA MARCIA GABRIELA FONSECA PLACIDES MARCIA GAGLIARDI MARCIA IYDA MARCIA MARIA DE AGUIAR VIEIRA AYRES MARCIA NASCIMENTO ANDRADE COUTINHO MARCIA REGINA WERNER SCHNEIDER MARCIA TANISE BORCHARDT GHEDINI MARCIA VIEIRA PEREZ MARCIAL ALEXANDRE MARAZZO DA SILVA MARCILIO JOSE DA CUNHA NETO MARCILIO SEVERINO LINS MARCIO ALEXANDRE GARCIA DE CARVALHO MARCIO ANDRE DO VALLE MARCIO AURELIO TEIXEIRA SOARES MARCIO DA SILVA SANTOS MARCIO DE ABREU COSTA MARCIO JOSE DOS REIS MARCIO LIMA MOREIRA MARCIO LUIS ESTEVAN DOS SANTOS MARCIO LUIZ DEODORO KELLY MARCIO MANSUR GIORGIO DE ALMEIDA MARCIO MARIANO BENDER MARCIO ROBERTO DE ALMEIDA MARCIO SANTOS GUIMARAES MARCIO SCHWINGEL MARCIO SUSUMU MURAKAMI MARCIO WELLINGTON LOPES GRILLO MARCIONILIA TAVARES DA COSTA MELO MARCO ANTONIO BANDEIRA MENEZES MARCO ANTONIO DE QUEIROZ VIANNA MARCO ANTONIO DINIZ SILVA MARCO ANTONIO FIGUEIREDO VILLARON MARCO ANTONIO LEAL FARIAS VIEIRA MARCO ANTONIO LOPES JUNIOR MARCO ANTONIO LOPES PORTO MARCO ANTONIO MOURA AMARAL MARCO ANTONIO PASSOS BRANDAO MARCO ANTONIO RIBEIRO MACHADO MARCO ANTONIO RODRIGUES DE SOUZA MARCO ANTONIO SANTOS MARCO ANTONIO STUTZEL MARCO ARTHUR DE MARCO RANGEL MARCO AURELIO ARAUJO SANTOS LEITE MARCO AURELIO BEZERRA SALGUEIRO MARCO AURELIO BONILAUDI SANTIN MARCO AURELIO DE REZENDE BARRETO MARCO AURELIO FERNANDES BORGIA MARCO AURELIO MELLUCCI E FIGUEIREDO MARCO AURELIO MONTAGNINI PASTANA MARCO AURELIO MORAIS LIMA MARCO CEZAR FERREIRA GUSMAO MARCO TULIO DE ARAUJO MARCO VIEIRA MENDES MARCONI COUTO DE JESUS MARCOS AFONSO BRAGA PEREIRA MARCOS ALVES DA COSTA MARCOS ANDRE BAISI MARCOS ANDRE MADEIRA MARCOS ANDRE PEREIRA DE BARROS MARCOS ANTONIO CAETANO DE SOUZA MARCOS ANTONIO CARVALHO DA SILVA MARCOS ANTONIO DE LIMA JUNIOR MARCOS ANTONIO FERREIRA DA SILVA MARCOS ANTONIO GOMEZ RAMA MARCOS ANTONIO MUNIZ DA SILVA MARCOS ARION SOARES DE AQUINO MARCOS CASSIO GOULART MARCOS DA SILVA ANDRADE MARCOS DA SILVA CARVALHO MARCOS DONATO DOS SANTOS MARCOS DUARTE LINS MARCOS DUMAY DE MEDEIROS MARCOS EDSON DA SILVA MARCOS EDUARDO SANTOS MESQUITA MARCOS FELIPPE LOPES LEDUR MARCOS FLAVIO GARAZA BARBIERI MARCOS FRANCA VIANA MARCOS GEOVA DA SILVA BERNARDES MARCOS GONCALVES VIEGAS MARCOS HENRIQUE BUENO DA SILVA MARCOS HENRIQUE CARDOSO MARCOS HENRIQUE FIGUEIREDO CALASSIO MARCOS HENRIQUE VENTURA MARCOS JOSE SALES MARCOS LIMA BASTOS MARCOS LOPES DE CAPUA MARCOS PAULO ALVES BAIXAS MARCOS PAULO DOS SANTOS MARCOS PAULO GONCALVES DA SILVA MARCOS PAULO PINHEIRO CALAIS MARCOS PORCELLO SCHILLING MARCOS RIBEIRO DE ASSIS MARCOS ROBERTO DE SOUZA MARCOS ROBERTO EURICH MARCOS ROBERTO GENES MARCOS ROGERIO DOS SANTOS MARCOS SIMPLICIO SOUSA DA SILVA MARCOS TARCISIO MARQUES DOS SANTOS MARCOS VINICIUS DE LIMA MARCOS VINICIUS ANDRADE DE SOUZA MARCOS VINICIUS BAHIA SILVA MARCOS VINICIUS CASTELLANI MARCOS VINICIUS DE OLIVEIRA ADUAR MARCOS VINICIUS NEVES ALMEIDA MARCOS VINICIUS REZENDE PAIXAO MARCOS VINICIUS ROTHER CARDOSO MARCOS ZOTTI JUSTO FERREIRA MARCUS KARVEL MORAES PIMENTEL MARCUS TULLIUS NASCIF AMM MARCUS VINICIUS ALVES PERCINOTO MARCUS VINICIUS BORGES GOMES MARCUS VINICIUS CARDOSO GERLACH MARCUS VINICIUS CORREA LEITE MARCUS VINICIUS DE GRANDIS PUCHALSKI MARCUS VINICIUS FERNANDES RAMOS MARCUS VINICIUS RIBEIRO VIANNA MARCUS VINICIUS VICENTE SERVATTI MARDEN RHANNA CARVALHO ESPIRITO SANTO MAREZ FARIAS DE LIMA E SILVA HOERHAN MARIA ANTONIA DE CASTRO LEMOS MARIA APARECIDA BERNARDES BESSA MARIA APARECIDA DE SOUZA MARIA AUGUSTA BARROS DE ALBUQUERQUE MARIA AUGUSTA VIEIRA ROCHA NUNES DE FARIA MARIA BEATRIZ DONEUX SANTOS DE CAMARGO MARIA BERNADETE CORREA BORTOLIN MARIA CECILIA HERMES RODRIGUES MARIA CELIA MACIEL DE CARVALHO MARIA CELIA SOUZA LIMA MARIA CLARA DA COSTA TEIXEIRA MARIA CRISTINA CRUZ BRITO FERREIRA MARIA CRISTINA RICARDO MARIA DA LUZ DA SILVEIRA FIALHO MARIA DA PAZ ALVES DE LACERDA MARIA DA PENHA VITAL FARIAS MARIA DE FATIMA DE LIMA DUARTE MARIA DE FATIMA FARIAS MARIA DE FATIMA FREITAS GONCALVES GUIMARAES MARIA DE FATIMA VELOSO CANTANHEDE MARIA DE LOURDES GREGGIO MELO MARIA DE NAZARE GONCALVES MARIA DO CARMO SANTOS MARIA DO ROSARIO PONTES DE AGUIAR FLORINDO MARIA EDUARDA ALBUQUERQUE BARBOSA MARIA EDUARDA VILA NOVA DE MENEZES MARIA EMILIA DE OLIVEIRA ARAUJO MINUZZI MARIA FERNANDA LINS PRESTES BARRETO MARIA IZABEL CHAVES MARQUES MARIA JOSE BONFANTI RIOS MARIA JULIA SANCHES DE MENDONCA FONSECA DE PAIVA MARIA JULIANA ZANIRATTI MOREIRA MARIA LEIZIMAR PEREIRA RODRIGUES MARIA LUCIA DE OLIVEIRA BORGES LOPES MARIA LUCIA DOS SANTOS AMANCIO MARIA LUISA CARTAXO CAVALCANTI MARIA LYDIA NOGUEIRA ESPENCHITT MARIA MENEZES DE OLIVEIRA MARIA PAULA BOECHAT BORGES DE MACEDO MARIA PAULA DONATO PEREIRA DA COSTA MARIA PIRES DE MORAES SCHRAMM MARIA REGINA OLIVEIRA DE QUEIROZ MARIA REGINA PIRES MARIA ROSARIA PASCALE MARIA TERESA DE CASTRO MONNIER BORGES MARIA THEREZA FADEL GRACIOSO MARIA VITORIA ALBUQUERQUE GOULART BRITO MARIA ZELIA DA SILVA MARIANA ALMEIDA RODRIGUES MOURA MARIANA ALVES BEZERRA MARIANA BELLO DE LAMATA MARIANA BERNARDES SILVA MARIANA CAMILA SANTOS DE SENA MARIANA CAMPOS SILVA MENDES MARIANA CASTELO BRANCO MARCIAL MARIANA CORREIA MOURENTE MIGUEL MARIANA COSTA DE OLIVEIRA MARIANA DE FREITAS ALVES DOS SANTOS MARIANA DE SOUSA ROSA MARIANA GONCALVES GUIMARAES MARIANA GURGEL ZOCCOLI MARIANA MARQUES DE MORAES MARIANA MELLO ALBUQUERQUE MARIANA MONTEIRO ROSA MARIANA MORAES DE SOUZA MARIANA NOGUEIRA DA CUNHA MARIANA OLIVIERI CAIXETA ALTOE MARIANA PELAGIO DA TRINDADE VENANCIO MARIANA PESCATORI CANDIDO DA SILVA MARIANA RANGEL STEFANO MARIANA SANDE MARQUES MARIANA SANTOS SODRE MARIANA SCHEVANO SORVILLO MARIANA TAYNARA DUARTE DE LIMA MARIANA VERISSIMO DOS SANTOS MARIANE NOGARA CUNHA MARIANNA ALVES DA SILVA MARIANNE TRINDADE CAMARA MARIELE CRISTINA DE SOUZA MARILDA TAVARES DOS SANTOS MARILENA SCHLEDER ZAMFONATO MARILIA FATIMA PEREIRA MARILIA GORITO SILVA MARILIA KEHRLE SOARES MARILIA NUNES FERNANDES MARILIA SILVA SANTOS MARILZA BESSA MARINA ALVES DE CASTRO MARINA BARZACHI DE LAURENTIIS MARINA BEZERRA DE MENEZES PERIN MARINA DE ANDRADE ARAUJO MARINA FILIPACK SAFIEDDINE MARINA MENEZES DA SILVA MARINA SILVA CABRAL DE OLIVEIRA MARINA SOUZA DA SILVA MARINEIDE SOARES DE ARAUJO MARIO ANTONIO ESTEVES MARIO CELSO DOS ANJOS OLIVEIRA LEITE MARIO CESAR LUCENA CASTELLO BRANCO MARIO EGBERTON SILVA DE ALENCAR MARIO HENRIQUE DORILEO DE FREITAS RONDON MARIO IGAWA MARIO JOSE DIAS MARIO JOSE MONNERAT VIANNA MARIO LEHMERT RENAUD MARIO ROBERTO GUSMAO PAES MARIO SERGIO FACUNDES TAVEIRA MARISSA LUZIA COELHO DOS SANTOS MARJOURIE ANDREZA DE ARAUJO CRUZ MARQUES MARLA LEANDRA LOPES DE ABREU MARLENE SILVA DE OLIVEIRA MARLI JAVORSKI MIECZNIKOWSKI MARLON ROCHA MOUSQUER MARLON ROCON MARTINS MARLY DE JESUS DA SILVA LIMA THOMAZ MARTA BRUNO DA COSTA MARTA DOS SANTOS DA SILVEIRA MARTA PEREIRA DE FARIAS MARTHA DA SILVA GUIMARAES MARTHA LIMA DE ALMEIDA MARUCIA DANIEL DOS SANTOS MARY SILVIA RODRIGUES MARYLENE BRITO CARVALHO MOURA MATEUS DOURADO PARANAGUA CUNHA NOGUEIRA MATEUS FROIS SANTA CATARINA MATEUS LUIZ CARDOSO PRATA MATEUS PANARO AYRES MATEUS RODRIGUES MEDEIROS DE ARAUJO MATEUS TERUYUKI NAKAHATA MATEUS VIDAL ALVES SILVA MATHEUS AUGUSTO DONATO DE OLIVEIRA MATHEUS CARVALHO CRUZ MATHEUS DE BARROS MAFRA MATHEUS DE CARVALHO AZAMBUJA MATHEUS DINIZ FONSECA MATHEUS FERREIRA DE CARVALHO MATHEUS FIGUEIREDO DE ABREU MATHEUS GERMANO DE SOUZA MATHEUS HENRIQUE DE PAIVA SOARES MATHEUS LOPES SILVA MATHEUS LUIZ LEMOS DE ALMEIDA MATHEUS LUIZ MAGANHA E PINTO DE MELO MATHEUS MACEDO BARBOSA ROSSINI MATHEUS OLIMPIO LACERDA FREITAS MATHEUS TEPPERINO CRUZ MATHEUS WEBER BOLSON MATHEUS WILLIAM MEDEIROS DE ARAUJO MATUSALEM COUTO DE MELO MAURICIO CANDIDO DA SILVA JUNIOR MAURICIO DE ALCANTARA CARVALHO MAURICIO DE MELLO REIS MAURICIO DE PAULA FERREIRA VELOSO MAURICIO DE SOUZA SANTOS MAURICIO FILGUEIRAS CURVELO MAURICIO GATTAI GOMES MAURICIO JOSE ANTUNES GUSMAN FILHO MAURICIO MASSARU ITO MAURICIO MOTHE LINHARES MAURILHO CAVALCANTI ALVES MAURO DANIEL MESQUITA NUNES PEREIRA MAURO GAGEIRO PINTO

2012 - RUMO AO FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL

O ano de 2012 foi especialmente marcado por desafios que a ANAC enfrentou: a concessão inédita de um lote de três aeroportos em operação e uma profunda reestruturação interna, com a instituição do Programa de Fortalecimento Institucional (PFI).

Iniciado em 2011 com Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN (ASGA), o processo de concessão de aeroportos à iniciativa privada no Brasil foi consolidado pela ANAC em 2012, com a concessão dos aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP). Juntos, os três aeroportos respondiam em 2012 pela movimentação de 30% dos passageiros, de 57% da carga e de 19% das aeronaves no País. O leilão de concessão dos três aeroportos aconteceu em 6 de fevereiro na BM&FBOVESPA. A disputa pelos três aeroportos durou cerca de três horas e ocorreu simultaneamente, como forma de estimular a competição entre os 11 consórcios participantes que representavam 28 empresas, entre nacionais e estrangeiras. Pelo modelo definido pelo governo a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) seria sócia dos consórcios vencedores com participação de 49% do empreendimento.

O trabalho ininterrupto durante vários meses da equipe envolvida fez com que o processo ocorresse em tempo recorde: apenas sete meses após a decisão do Governo de incluir esses aeroportos no Programa Nacional de Desestatização (PND), por meio do Decreto nº 7.531/2011.

O ágio médio alcançado com a concessão dos três aeroportos, de 347%, também surpreendeu. Apenas o Aeroporto de Brasília obteve ágio de 673,39%, seguido pelo ágio do Aeroporto de Guarulhos, de 373,51%, e de Viracopos, com 159,75%. As três outorgas alcançaram o valor de R\$ 24,5 bilhões, número mais de quatro vezes maior que os R\$ 5,477 bilhões previstos inicialmente pelo Governo.

A realização das concessões em curto prazo era apenas o início do desafio. Com a experiência adquirida na concessão do ASGA, a Agência se preparou internamente para definir as regras que norteariam os contratos de concessão dos três aeroportos por meio de uma transição que os mantivesse em atividade. A ampliação da infraestrutura aeroportuária era necessária para atender à crescente demanda observada na última década bem como para os grandes eventos que viriam: Copa do Mundo FIFA em 2014 e para os Jogos Olímpicos em 2016. O contrato foi firmado de modo a conter gatilhos de investimentos ao longo da duração dos contratos, que é de 30 anos para Viracopos (SP), 25 anos para Brasília (DF) e 20 anos para Guarulhos (SP).

Os investimentos previstos foram divididos em fases que contemplaram o período da Copa do Mundo e os investimentos de longo prazo.

Previsão de investimentos

Aeroportos	Copa do Mundo	Longo prazo
Brasília (DF)	R\$ 640 mi	R\$ 2,85 bi
Guarulhos (SP)	R\$ 1,18 bi	R\$ 4,70 bi
Viracopos (SP)	R\$ 1,42 bi	R\$ 8,72 bi



Jornal O Globo - 06/02/2012



Leilão para concessão de GRU, VCP e BSB na BM&FBovespa

Élio Sales/SAC-PR

Vencedores do Leilão dos aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP)

Aeroporto	Consórcio	Valor inicial	Proposta	Ágio médio
Brasília (DF)	Inframérica formado por Infravix Participações S/A e <i>Corporación América S/A</i>	R\$ 582 mi	R\$ 4,51 bi	673,39%
Guarulhos (SP)	Invepar – ACSA formado pelas empresas Invepar (Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A) e ACSA (<i>Airports Company South África SOC Limited</i>)	R\$ 3,4 bi	R\$ 16,213 bi	373,51%
Viracopos (SP)	Aeroportos Brasil formado pelas empresas TPI-Triunfo Participações e Investimentos S/A, UTC Participações S/A e pela francesa <i>EGIS Airport Operation</i>	R\$ 1,5 bi	R\$ 3,821 bi	159,75%

Os demais marcos da concessão ocorreram com a assinatura dos contratos em junho, o início dos trabalhos em julho (com a emissão da Ordem de Serviço) e o início das operações pelas concessionárias em novembro (Guarulhos/SP e Viracopos/SP) e dezembro (Brasília/DF).

Avanços em outras atividades da Agência também ocorreram em 2012. Em janeiro, a ANAC publicou três normas importantes para a regulação econômica do transporte aéreo: as Resoluções nº 213 e 215. A primeira, publicada em 10/01/2012, alterou o percentual de redução do Adicional Tarifário (Ataero) incidente sobre tarifas aeroportuárias de 50% para 35,9%. O objetivo da medida foi estimular os investimentos na construção e operação da infraestrutura aeroportuária. A Resolução nº 215 consolidou as formas de reajuste de todas as tarifas aeroportuárias (tarifas de embarque, pouso e permanência, e dos preços unificados e de permanência, domésticos e internacionais) em um único normativo e estabeleceu a metodologia de cálculo do fator X (que considera a produtividade do aeroporto).

No mesmo mês a ANAC inaugurou o posto de atendimento presencial da Agência no Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro.

Em 17/01 foram lançados serviços *online* para sistematização digital dos processos de licenças dos profissionais da aviação civil. A medida proporcionou aumento da segurança para o usuário e mais transparência nas operações de emissão e revalidação de licenças e de habilitações e outros proce-

dimentos. A partir daquele momento passou a ser possível realizar o registro de horas de voo de forma digital por meio da Declaração de Experiência de Voo *Online* (CIV Digital).

Em março a Agência foi premiada com o projeto “Vistoria de Aeronaves – Centralização do Planejamento e Controle” no 16º Concurso Inovação na Gestão Pública Federal, promovido pela Escola Nacional de Administração Pública (ENAP). Pela primeira vez uma iniciativa da ANAC esteve entre os finalistas da premiação.

No mesmo mês, o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) autorizou a realização do terceiro concurso público da Agência para o provimento de 170 cargos, dentre 75 especialistas em regulação de aviação civil, 30 analistas administrativos, 45 técnicos em regulação de aviação civil e 20 técnicos administrativos. O certame foi elaborado pelo Centro de Seleção e Promoção de Eventos da Universidade de Brasília (Cespe/UnB), com aplicação das provas em dezembro de 2012.

Em 18 de abril, a ANAC realizou o 3º Procedimento Administrativo de Alocação de Horários de Chegadas e Partidas de Aeronaves em Linhas Aéreas Domésticas de Transporte (*slots*) Regular de Passageiros no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo. Na ocasião foram distribuídos 119 dos 227 *slots*. Essa remessa de horários do 3º sorteio foi composta por 10 *slots* devolvidos pela empresa NHT e por outros horários que estavam ociosos no aeroporto de Congonhas. Dos 119 *slots* redistribuídos, 58 foram aos sábados e 61 aos domingos.

A disponibilidade era de 125 *slots* no sábado e 102 no domingo. Seis empresas participaram do certame. A Webjet ficou com 38 *slots*, a GOL Linhas Aéreas com 32, a Passaredo com 16, a TAM com 15, a Avianca com 14 e a NHT com 4.

Em maio foi sancionada a Lei nº 12.648, que alterou dispositivos de diversas leis que tratavam das tarifas aeroportuárias e criou a tarifa de conexão, que seria regulamentada pela ANAC, em julho, apenas para os aeroportos concedidos de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP).

Na arrecadação de multas, em junho a ANAC divulgou resultado de estudo do Tribunal de Contas da União (TCU) no qual a ANAC aumentou em 802,4% a arrecadação entre os anos de 2007 e 2009, por meio de aperfeiçoamentos internos e implantação de sistemas informatizados. O desempenho da arrecadação em 2011 teve resultado de 50,86% das penalidades aplicadas a todos os agentes regulados, totalizando mais de R\$ 17 milhões arrecadados.

Ainda em junho a ANAC determinou, por meio da Resolução nº 218, que as companhias aéreas passassem a divulgar os percentuais de atrasos e de cancelamentos dos voos domésticos e internacionais no momento da venda da passagem. A norma aumentou a transparência das relações de consumo, pois, ao adquirir o bilhete, o consumidor passou a ter mais elementos para subsidiar a escolha do voo pretendido ao ser informado sobre a recorrência com que aquele trecho é cancelado ou sofre atrasos.

No mês de julho, mais precisamente no dia 6, o Governo Uruguiaio, dono da companhia aérea Pluna, decidiu paralisar as operações da empresa anunciando a suspensão de todos os voos diante dos problemas financeiros que enfrentava. A interrupção dos serviços da empresa exigiu da ANAC ações para assegurar a prestação de assistência aos 80,7 mil passageiros com contratos de transporte aéreo firmados no Brasil de julho a outubro e em 10/08/2012 iniciou ação cautelar para bloqueio de bens, valores e créditos da empresa no País como garantia da prestação da assistência aos passageiros.

LIBERDADE TARIFÁRIA

Os 10 anos de liberdade tarifária no transporte aéreo doméstico, completados em 2012, foram um marco para a expansão do setor de aviação civil no País e um dos pilares da concorrência que tem proporcionado a diversificação dos serviços aéreos, a redução de preços, a inclusão social e o crescimento do mercado. Cada vez mais pessoas viajam de avião, aproveitando os preços e as promoções oferecidas pelas companhias aéreas. Na década, a demanda mais do que triplicou, com alta de 234% em 2012 na comparação com 2002 e o valor das tarifas aéreas caiu à metade. O número alcançado em 2012 representou uma proporção de 55 passageiros transportados no modal aéreo para cada 100 habitantes no Brasil. Em 2003, essa mesma proporção foi de 21 para 100. Os dados constam do Anuário do Transporte Aéreo de 2012, disponibilizado pela ANAC naquele ano.

FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL

Em 2012 a ANAC iniciou uma nova fase rumo à maturidade institucional e de gestão. Com o desafio de fiscalizar quatro contratos de concessão e fazer face ao crescimento da demanda de passageiros, era a hora de se reestruturar. Naquele ano, a aviação civil brasileira superou a marca dos 100 milhões de passageiros transportados pela aviação regular e não regular, incluindo-se os bilhetes pagos e gratuitos, assim como aqueles oriundos de programas de milhagem, contabilizados pelas companhias aéreas brasileiras e estrangeiras em todos os aeroportos do país.

Em 4 de setembro foram aprovadas alterações no Regimento Interno da Agência que ratificaram o objetivo de enfrentar as novas demandas técnicas e administrativas apresentadas à Agência a partir da expansão do setor de aviação civil e das mudanças que esse crescimento impõe, tais como a necessidade de se intensificar e integrar as ações fiscais e de gerenciar as concessões de aeroportos. A reestruturação passou a vigorar no dia 08 de outubro e foi inserida num



contexto de fortalecimento institucional da ANAC, voltado para o aprimoramento do modelo de gestão da Agência e à sua modernização.

A ANAC passou a contar com estrutura mais adequada para a fiscalização e o monitoramento de contratos de concessão aeroportuária, por meio do reforço das estruturas das superintendências de Regulação Econômica (SRE) e de Infraestrutura Aeroportuária (SIA). Além disso, em 2012 foi criada a Gerência-Geral de Ação Fiscal (GGAF), vinculada diretamente à diretoria colegiada para atuar em conjunto com outros órgãos de fiscalização, tais como Receita Federal e Polícia Federal, com o objetivo de coibir operações ilícitas relacionadas à aviação civil. À GGAF também passou a caber a fiscalização da prestação de serviços ao passageiro e a coordenação de operações especiais realizadas pela Agência.

Para valorização dos servidores da ANAC, foi criada a Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP), que integrou atribuições da então Superintendência de Capacitação e Desenvolvimento de Pessoas (SCD) e da Gerência de Gestão de Pessoas (GGEP). O foco da nova unidade é aprimorar a gestão dos processos de administração de pessoal, recrutamento e seleção, capacitação, qualidade de vida e avaliação de desempenho, entre outros.

O fomento à aviação civil passou a ser executado pela Superintendência de Planejamento Institucional (SPI) a fim de ampliar seu escopo e de estar mais integrado às superintendências finalísticas. O regimento alterado naquele ano também unificou as ações de comunicação da ANAC a partir da fusão entre a Assessoria de Comunicação Social (ASCOM) e a Assessoria de Imprensa (ASIMP).

SURGIMENTO DOS NURAC

A partir do novo regimento, a ANAC adotou um novo modelo de administração descentralizada, em que as unidades administrativas regionais passaram a ser classificadas como Representações Regionais (RR) ou Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC), estes últimos gerenciados pela nova GGAF. As unidades regionais, postos de serviços e

escritórios de aviação civil nos estados foram gradualmente absorvidos pelas representações regionais ou NURAC, conforme a necessidade e segundo as disposições da Instrução Normativa nº 62/2012, que introduziu a reestruturação.

A criação dos NURAC em 2012 aumentou a capilaridade da atuação da ANAC, intensificando e otimizando a fiscalização e tornando a Agência ainda mais presente e mais próxima da sociedade. A GGAF, além de coordenar esses núcleos, tem como principal objetivo comandar e executar operações especiais, que são ações de inteligência e fiscalização com vistas a aumentar, cada vez mais, a segurança no setor e a melhoria da qualidade dos serviços prestados no transporte aéreo.

Embora formalmente instituído em 13 de novembro (Instrução Normativa nº 65/2012), o Programa de Fortalecimento Institucional estava idealizado e forneceu as diretrizes para a reestruturação realizada. Criado para a modernização institucional da Agência, o PFI lançou as bases para o desenvolvimento de uma série de iniciativas voltadas para o crescimento da gestão na ANAC, tais como: a criação da Agenda Regulatória da ANAC, a instituição de modelos de gestão e de governança, o novo planejamento estratégico e a gestão por meio de projetos prioritários e processos, além do acompanhamento do desempenho institucional dos servidores.

As diretrizes do programa traduzem a busca pelo aprimoramento contínuo dos processos organizacionais por meio de bases estruturantes. São elas: Reforço da Gestão Estratégica, Fortalecimento da Área Corporativa, Integração das Iniciativas das Unidades Organizacionais, Aprimoramento das Metodologias de Gestão, Incremento na Qualidade dos Serviços, Uso Intensivo de Tecnologia da Informação e Valorização de Recursos Humanos.

Em 13 de outubro, a imagem de um avião de grande porte parado na pista do Aeroporto de Viracopos (SP) foi estampada em diversos veículos de comunicação. A operação para retirada da aeronave da empresa *Centurion Cargo* foi acompanhada em tempo real pela sociedade e pela ANAC. A interrupção das operações na pista do aeroporto ocorreu às 19h55 daquele dia, após a quebra do trem de pouso da aeronave no momento da aterrissagem, e causou impacto às operações da

empresa Azul Linhas Aéreas, que tem em Viracopos seu *hub*. A liberação da pista ocorreu apenas às 16h20 da segunda-feira seguinte (15/10). A ocorrência levou a ANAC a aplicar multa de R\$ 2,8 milhões à empresa internacional *Centurion Cargo* pelos transtornos causados à ordem pública com interdição da pista do Aeroporto de Viracopos (SP).

Em novembro, o Brasil sediou a XX Assembleia Ordinária da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC). No evento, que reuniu cerca de 120 representantes de organismos internacionais relacionados à aviação civil, presidentes de agências reguladoras e autoridades aeroportuárias, foi elaborado plano de trabalho da Comissão para os próximos dois anos. O Brasil, por meio da ANAC, foi eleito para exercer a presidência da CLAC para o biênio 2013/2014 e o diretor-presidente da ANAC, Marcelo Guarany, foi empossado como presidente da Comissão e responsável por, prioritariamente, direcionar as ações relacionadas à segurança operacional. A Agência recebeu apoio de todos os países que apresentaram candidaturas. No encerramento da Assembleia foi assinado o Acordo Multilateral Céus Abertos da CLAC. Representado pelo então ministro da Aviação Civil, Wagner Bittencourt, o Brasil aderiu ao acordo, cujo objetivo principal é ampliar a integração entre seus membros e remover obstáculos ao desenvolvimento do transporte aéreo na região.

Após a aprovação pelo Congresso Nacional, o acordo entraria em vigor estipulando o fim da limitação às frequências de voos entre os países signatários: Chile, Colômbia, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguai, República Dominicana e Brasil.

Em 19 de novembro foi publicada a Resolução nº 255, que trata das regras de acesso pelas empresas aéreas nacionais e estrangeiras aos dados de passageiros dos voos interna-

cionais que constam nos sistemas de Informações Antecipadas sobre Passageiros (*Advanced Passenger Information – API*) e de Registro de Identificação de Passageiros (*Passenger Name Record – PNR*), ambos administrados pelo Departamento de Polícia Federal (DPF). A medida é recomendada pela Organização de Aviação Civil internacional (OACI), da qual o Brasil é signatário, e adotada em

aproximadamente 50 países, como Estados Unidos, França, Austrália e Canadá.

No mesmo mês, foram publicadas novas regras de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 108 consolidou em um único documento todos os requisitos a serem aplicados pelos operadores aéreos para garantir

a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeródromos, de forma a proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita. O RBAC nº 108 passaria a vigorar a partir de 2013.

Também em novembro a ANAC aprovou o controle societário

da Trip pela *holding* Azul S/A. Foi editada a Resolução nº 253, que permite elevar em até mil vezes os valores das multas a serem aplicadas por infrações que causem grave dano à prestação do serviço ou aos usuários.



Portal G1 - 15/10/2012



XX Assembleia da CLAC em 2012

Em 23 de novembro a GOL Linhas Aéreas anunciou o encerramento das operações da empresa da qual era controladora até então: a Webjet Linhas Aéreas. A Agência acompanhou todo o processo de readequação da malha da empresa GOL, bem como a prestação de assistência aos passageiros.

Em dezembro, teve início mais uma Operação Fim de Ano, com reforço na fiscalização da Agência nos aeroportos mais movimentados do País no período de alta temporada. Em 2012 a operação também expandida para os aeroportos localizados nas cidades-sede da Copa das Confederações como preparação da Agência para o evento que ocorreria de 15 a 30 de junho de 2013.

No dia 20 de dezembro, o Governo Federal anunciou o “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos”, um conjunto de medidas que contemplaram a concessão de mais dois aeroportos (Galeão/RJ e Confins/MG), a criação da Infraero Serviços, o fortalecimento e a ampliação da aviação regional no País, o aprimoramento regulatório para concessão de *slots* (horários de partidas e chegadas em aeroportos que já operam no limite de sua capacidade) e o modelo de autorização para aeroportos dedicados à aviação regional.

O mercado em 2012

A demanda pelo transporte aéreo dentro do Brasil triplicou nos últimos dez anos, com alta de 234% de 2003 a 2012. Esse resultado foi mais de 3,5 vezes a expansão do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro no mesmo período e mais de 14 vezes o crescimento da população. O número de passageiros de 2012 representou uma proporção de 55 passageiros transportados no modal aéreo para cada 100 brasileiros residentes no Brasil, quando em 2003 essa mesma comparação era de 21 para 100. Naquele ano, foram transportados 107 milhões de passageiros, dos quais 88,7 milhões no mercado doméstico e 18,9 milhões no internacional, distribuídos em mais de 1,1 milhão de voos realizados. O crescimento da economia brasileira, a distribuição de renda no país e a concorrência no setor foram os principais fatores que contribuíram para o crescimento do transporte aéreo nos últimos dez anos. A oferta doméstica foi 2,8% maior que em 2011 e a demanda teve aumento de 6,9% no mesmo período. Foram 128 aeródromos atendidos por voos regulares de passageiros e de carga ao longo de 2012. A frota de aeronaves registradas no Brasil foi de 19.769 aeronaves, 5,6% superior ao número de 2011. Os dados incluíram jatos das grandes companhias aéreas, aviões e helicópteros particulares, táxis-aéreos, aeronaves usadas na agricultura, em escolas de aviação e em reportagens, além de experimentais, balões e dirigíveis. A tarifa média do valor dos bilhetes aéreos praticada pelas empresas brasileiras em 2012 foi de R\$ 286,56.





Arquivo ASCOM/ANAC

FERNANDO FERREIRA

Chefe de Gabinete

Perfil

Analista de Finanças e Controle da Secretaria do Tesouro Nacional/Ministério da Fazenda desde 1992 ocupou os cargos de Coordenador-Geral de Desenvolvimento Institucional do Tesouro Nacional (2002 a 2005), Diretor de Programa da Secretaria Executiva do Ministério da Fazenda (2006 a 2007), Diretor de Desenvolvimento Institucional do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/IPEA (2008 a 2011) e Gerente do Gabinete da Agência Nacional de Aviação Civil (2011 a 2015), atuando em ações voltadas à implantação de Programas de Fortalecimento Institucional dos Órgãos Públicos em que atuou. É graduado em Ciências Econômicas pela Universidade de Brasília-UnB (1991) e possui especialização em Gestão da Qualidade em Serviços FGV/EBAP (1998).



Arquivo ASCOM/ANAC

TIAGO SOUSA PEREIRA

Superintendente de Planejamento Institucional (SPI)

Perfil

Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão-MPOG desde 2011, foi especialista em Regulação de Aviação Civil da ANAC (2008/2011). Atua como superintendente de Planejamento Institucional desde fevereiro de 2012. Foi Assessor Especial da Presidência e Superintendente de Planejamento Institucional substituto da ANAC. É graduado em Ciências Econômicas pela Universidade de Brasília pela UnB (2006) e mestre em Economia pela UnB (2016). Atuou como técnico do Banco Central do Brasil (2006/2008) e como professor de ensino à distância pela UnB (2007/2008).

Como tem se dado a evolução do modelo de gestão na ANAC até chegarmos ao Programa de Fortalecimento Institucional (PFI)?

Tiago Pereira - A ANAC veio da fusão de diversos órgãos militares, com origens e culturas distintas, sem um planejamento estruturado de acolhimento das pessoas. Logo em seguida ingressaram os primeiros concursados. Tudo isso traz uma imensa complexidade para o contexto de criação da Agência, que acabou ocasionando, posteriormente, um choque de gerações, de áreas, de visões técnicas. Além disso, a ANAC se formou num período altamente conturbado para aviação civil brasileira: dois acidentes aéreos catastróficos, falência de empresas aéreas importantes, greve dos controladores de tráfego aéreo, aeroportos muito cheios e sem infraestrutura adequada, dentre outros proble-

mas. Isso também gerou impactos importantes na Agência, criando uma cultura interna de emergência, de necessidade de tomada de decisão rápida, sem termos, necessariamente, todas as informações estruturadas. Após esse período inicial, a nova diretoria que chegou teve inicial-

mente uma postura de “afirmar” a Agência como instituição indispensável à aviação civil: adotou algumas medidas regulatórias necessárias naquele momento, principalmente na esfera econômica, como a regulação tarifária em Congonhas e a liberdade tarifária e de rotas, e investiu na preparação da agência para a Auditoria da OACI. Afirmada a importância da Agência, desde 2009 a Diretoria passou a adotar algumas medidas para estruturar e institucionalizar sua gestão interna. Dentre elas o redimensionamento (tamanho e modelo de funcionamento) das regionais, a criação da Superintendência de Aeronavegabilidade e de uma área de planejamento e coordenação interna,

inicialmente chamada de Superintendência Executiva e de Planejamento Institucional (SEI), que posteriormente deu origem à SPI. Também houve um movimento maior no sentido de desvincular as diretorias, com sorteio dos processos entre os diretores, e a elaboração do seu primeiro planejamento estratégico, entre outras medidas. No entanto, mesmo tais ações de estruturação ainda careciam, por vezes, de metodologia mais robusta e de indicar uma visão de futuro mais estruturante para ANAC. Nesse contexto, pensamos em um programa de longo prazo, com uma visão de gestão bem definida e sempre buscando práticas de gestão e metodologias mais consistentes.

Fernando Ferreira - O diretor-presidente Marcelo Guaranys, ao assumir a Presidência da instituição em 2011,

estabeleceu, como um dos objetivos do seu mandato, a implantação de iniciativa estratégica denominada Programa de Fortalecimento Institucional (PFI), buscando construir uma trajetória de modernização estruturante para a ANAC. Nesse contexto, fui convidado para auxiliá-lo nessa tarefa junto aos demais servidores da instituição.

Uma das constatações mais relevantes ao se analisar a história da ANAC era que,

“[...] apesar de ser uma Agência jovem, já tinha experimentado diversas situações graves, o que impactou fortemente sua forma de atuar.”

apesar de ser uma Agência jovem, já tinha experimentado diversas situações graves, o que impactou fortemente sua forma de atuar, pois havia necessidade de resolver as questões urgentes, o que delimitou uma forma de atuação mais próxima de gestão de crise que, embora adequada para aqueles momentos, é inadequada para a construção de um planejamento robusto. A estratégia delineada nesse contexto foi a adoção concomitante de ações articuladas temporalmente: iniciativas de curto prazo, voltadas a tratamento de questões urgentes, e aquelas de médio e longo prazo, destinadas ao tratamento estruturante dos assuntos afetos à gestão da Agência.

Como foi então construir, fechar esses acordos e vender essa ideia que demora para frutificar? Como ter o desafio de planejar em longo prazo sendo que os diretores ficam cinco anos?

Fernando - O formato de mandato dos diretores da Agência representa a preocupação com a continuidade das ações institucionais. Nesse contexto, o PFI auxilia na condução das atividades pela Diretoria na medida em que estabelece um horizonte de planejamento de curto, médio e longo prazo, conferindo mais previsibilidade às iniciativas. Podemos constatar, na prática, que o modelo de gestão idealizado pelo PFI vem apresentando bons resultados. No curto prazo podemos citar que, ao mesmo tempo em que se concretizaram as concessões aeroportuárias, aprimorou-se o modelo de fiscalização com a criação da Gerência-Geral de Ação Fiscal (GGAF). Depois, elaboraram-se onze projetos prioritários, para tratar de forma estruturante questões fundamentais para a Agência, como o modelo de certificação de pessoal da aviação civil, novo modelo de fiscalização,

construção da Agenda Regulatória entre outros. Desse modo é possível conjugar a capacidade de resposta da Instituição e seu posicionamento estratégico em um horizonte de tempo mais amplo. Não poderia deixar de mencionar que, graças ao esforço de todos os servidores, do corpo gerencial e diretivo, esse modelo tem sido implantado com sucesso, tendo em vista que construir o futuro tocando as atividades presentes é sempre um desafio de grande porte.

Tiago - Existe essa dicotomia de capacidade de resposta *versus* capacidade de planejamento e de inovação. Como disse o Fernando, não podemos ficar presos somente ao curto prazo, mas também não podemos virar as costas para os problemas cotidianos e só pensar no longo prazo. Dessa forma, o Programa lança mão de instrumentos de gestão que concatenam essas nuances. Em longo prazo, temos nosso plano estratégico, que possui um horizonte de planejamento de cinco anos. Atrelado a ele temos os projetos, uns mais longos (mais



estruturantes), e outros mais curtos, que criam soluções para problemas mais emergentes. E, por fim, para o nosso dia a dia estamos iniciando a gestão de processos, por meio da qual as áreas poderão estabilizar os processos de trabalho, criar e monitorar indicadores, e no futuro implementar melhorias e desburocratizações. Então, com esses instrumentos de gestão, a ANAC trata do dia a dia, consegue dar respostas, consegue fazer as coisas, e também não deixa de pensar no futuro.

Para vocês, como a casa recebeu essa nova visão de gestão?

Tiago - A percepção em relação ao Programa vai mudando ao longo do tempo, à medida que ele se torna realidade. No início, não é tão compreensível para a maioria das pessoas, parece um pouco etéreo, mas com o passar do tempo vamos percebendo que a lógica é simples: a ANAC tem que funcionar bem, independentemente dos seus dirigentes. Os gestores vêm e vão, mas a instituição fica. Num primeiro momento, é muito importante o apoio e o exemplo da alta direção, mas no longo prazo é mais importante ainda a compreensão por parte dos servidores, que serão os responsáveis pela continuidade da instituição. Por isso creio que precisamos avançar um pouco mais na internalização do Programa pelos servidores. Nesse sentido, entendo que são essenciais as ações institucionais de valorização dos servidores e do mérito, pois é assim que será demonstrada a seriedade do PFI e sua adesão maior por toda a Agência. Tão essencial quanto o envolvimento dos diretores é o papel dos superintendentes e seus gestores no sentido de adotar o PFI no discurso e fazer com que essa comunicação flua entre as equipes, até chegar aos servidores que atuam nos níveis mais operacionais.

Fernando - Entre os direcionadores do PFI destaca-se a Gestão de Pessoas, que tem como objetivo construir ações que permitam recrutar, valorizar e manter os melhores profissionais na organização. Qual a mensagem que se quer passar? Que tão importante quanto a meto-

dologia de planejamento é a valorização dos talentos, pois somente assim poderemos fazer frente aos desafios que se apresentam para o setor de aviação civil, que demanda crescente desempenho e inovação dos servidores da Agência, algo que somente pode ocorrer com um quadro profissional qualificado, motivado e comprometido. Quando analisamos o processo de construção do Plano Estratégico 2015-2019 conduzido pela SPI constata-se total aderência ao PFI: um processo imersivo e educativo, onde se realizou um curso EAD preparatório para permitir a todos os servidores um melhor entendimento do PFI e do formato pretendido para o planejamento institucional, bem como possibilitou a ampla participação dos servidores integrantes de todas as camadas organizacionais, culminando com sua implantação a partir de 2015. Acredito que a participação dos servidores no processo de planejamento, aliada a outras ações conduzidas pela Superintendência de Gestão de Pessoas (SGP) e que estão em curso, como o curso de Liderança e o Programa de Qualidade de Vida no Trabalho, reforça a ampla aceitação da proposta pelo quadro funcional da ANAC. Mas é importante mencionar que o PFI foi elaborado e implementado a partir de 2011 e 2012 e, portanto, há um caminho longo a ser percorrido para sua consolidação.

“Tão importante quanto a metodologia de planejamento é a valorização dos talentos.”

Quais são os principais resultados desses três anos (2012-2015) do PFI?

Tiago - Embora não seja fácil mensurar, a lógica que se criou em termos de atuação e de gestão da Agência, com a segregação do papel dos superintendentes com os diretores e a tentativa de encarar a Agência de maneira mais uniforme, com visão mais sistêmica, é o resultado



mais importante do PFI. A esse conjunto de aspectos eu chamo de governança, e o índice de maturidade da Fundação Nacional de Qualidade (FNQ) foi o modo pelo qual conseguimos dimensioná-la. Os resultados mostram que temos crescido de forma sustentada, desde a instituição do Programa. De forma mais concreta, cito ainda a criação e o modelo de funcionamento da GGAF, a instituição da Agenda Regulatória, o Plano de Gestão de Crise da Agência e os avanços da ANAC na área de gestão de pessoas e de comunicação organizacional. Os atuais gestores da GGAF participaram das discussões iniciais do PFI e hoje a área tem internalizado o Programa de forma muito exitosa. Grande parte da preparação para a Copa do Mundo ocorreu nos fóruns de governança criados no âmbito do PFI: o GDI (para a estruturação dos NURAC) e as reuniões de gestão (para o acompanhamento das ações). Além disso, os protocolos de crise, resultados do Projeto de Gestão de Crise, estavam todos criados antes da Copa, embora, graças a Deus, não precisaram ser utilizados. E também é digno de elogio o trabalho da GGAF no sentido de integrar os NURAC ao dia a dia da Agência. Quem trabalha nas pontas sabe o quanto a situação está melhor hoje

do que em 2012, quando surgiu a GGAF. A Agenda Regulatória tornou, para o ambiente externo, muito mais transparente o planejamento regulatório da ANAC e, internamente, deixou mais claro o compromisso das áreas perante a Diretoria e os próprios servidores. A execução da Agenda também contribui para melhorar a comunicação entre as áreas técnicas e a Diretoria (por meio das reuniões para apresentação dos estudos prévios), e entre as áreas e a sociedade (graças às novas formas de participação social que vêm sendo implementadas). Tudo isso tem estimulado o aprimoramento das práticas de análise de impacto regulatório e de participação social no processo normativo. Sobre a gestão de pessoas, cabe lembrar que, quando a SGP foi criada, a ANAC era uma das agências mais defasadas em termos da regulamentação dos direitos e benefícios dos servidores. Além de avançarmos nessa área, com a instituição de P&P, pós-graduação, entre outros, foi criado o Programa de Qualidade de Vida no Trabalho (PQVT) e desenvolvida a primeira etapa do Programa de Formação de Lideranças, muito elogiado pelos participantes. Ainda há muito a melhorar, seja no atendimento ao servidor ou no suporte aos gestores, mas não há dúvida de que houve muitos avanços na gestão de pessoas. Na comunicação interna, a ASCOM tem assumido um papel cada vez mais proativo e integrador ao propor políticas e projetos destinados a instituir novos e mais eficientes processos de comunicação. A nova intranet e este próprio livro são exemplos práticos dessas melhorias. Não por acaso a área passou a fazer parte do GDI, e creio que a tendência é de melhoria e integração da nossa comunicação interna.

Por fim, outros produtos do PFI, como o Plano Estratégico, a gestão de processos e o novo modelo de fiscalização, que são ações de longo prazo do PFI e que também foram produtos muito importantes, terão seus frutos percebidos pela Agência um pouco mais à frente.

E os próximos desafios?

Tiago - O principal desafio para mim é a internalização completa do Programa por toda a Agência: superintendentes, gerentes e servidores. Como eu disse antes, trata-se de um processo gradativo, que aumenta

à medida que os resultados vão aparecendo, mas é imprescindível que nunca regreda. Além disso, a ideia tem de começar a entrar no discurso de todos, não apenas da SPI ou da Diretoria. Eu acho também que as áreas finalísticas ainda precisam ampliar a capacidade de coordenação, comunicação entre si e alinhamento das políticas técnicas. O Grupo de Desenvolvimento Técnico (GDT) foi recentemente criado para isso e acho que conseguimos identificar algumas possibilidades de avanço. Por fim, as áreas-meio ainda precisam aprimorar a prestação de serviço, sobretudo a área de tecnologia de informação. Sofremos muito com a transição para o novo modelo de contratação de TI estabelecido pela Instrução Normativa nº 4 do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, mas não há mais tempo a esperar. Precisamos avançar urgentemente, ainda mais se levarmos em consideração que essa questão da TI está muito relacionada à qualidade da informação e à integração dos sistemas e das bases de dados, sem a qual não conseguiremos desenvolver os sistemas de inteligência e de gestão do conhecimento previstos no nosso Plano Estratégico. E sem isso é difícil pensar numa Agência de vanguarda.

Fernando - O Mapa Estratégico elaborado para o período 2015 a 2019 demonstra de forma clara os desafios que a Instituição enfrentará para entregar os produtos que a sociedade espera, que são a expansão do transporte aéreo seguro e de qualidade, a promoção de um ambiente de negócio que permita o desenvolvimento do mercado e da indústria do setor e a ampliação da integração do sistema de aviação civil brasileiro no cenário internacional. Para enfrentar esses desafios, é inegável a necessidade de consolidar o PFI por meio da melhoria constante dos principais componentes da gestão interna: governança, tecnologia, processos, qualidade do atendimento e sobretudo práticas contemporâneas de gestão de pessoas. A complexidade inerente do setor de aviação civil demanda práticas de certificação, fiscalização e regulação na 'fronteira' do conhecimento. Os principais instrumentos para que possamos atingir esse objetivo é o uso de ferramentas intensivas em inteligência,

que por sua vez demandam bases de dados estruturadas e integradas. Acredito que a implantação de prática institucional de gestão do conhecimento, enfatizando a inovação, o compartilhamento do conhecimento, a preservação da memória institucional, a criação de redes de especialistas (nacionais e internacionais), é condição necessária para a Agência apresentar resultados estabelecidos no Plano Estratégico 2015-2019. Finalmente há de se destacar a necessidade de se intensificar a ação integrada entre a SPI, responsável pelo planejamento institucional, a ASCOM, responsável pelas ações de comunicação interna e externa e a SGP, responsável pelas ações de gestão de pessoas, para a internalização dos pressupostos do PFI e dos planos e iniciativas estratégicas constantes no Plano Estratégico para todos os servidores e instâncias da ANAC, assegurando a modernização da gestão em um formato estruturante, isto é, permanente e sustentável.





A large commercial airplane is shown on a tarmac. In the foreground, a large engine is visible. The airplane's fuselage and windows are visible in the background. A blue and white diagonal graphic overlay is present on the right side of the image.

2013

MAURO IZIDRO DA SILVA MAURO RAMOS DA SILVA MAURO RIBEIRO DE ASSIS MAURO SANTOS DE MELO MAURO SANTOS PIMENTEL MAURO SERGIO BOTELHO DOMINGUES MAURO SERGIO DO VABO MOTTA JUNIOR MAURO TONELLI TEIXEIRA MAURO VASCONCELOS DE MOURA MAX CONDE DA FONSECA MAXUWEL DELGADO DA SILVA MAYARA DOS SANTOS PADUCHIBA MAYARA LORRANE MENDES DE OLIVEIRA MAYARA MAGRI DA SILVA SANTOS MAYARA PEREIRA DOS SANTOS MAYARA SCUDINO BICALHO MAYARA SILVA DA COSTA MAYARA VIEIRA HENRIQUES MAYKO CORBANI MAYRA LOPES DE OLIVEIRA MAYRA PACHECO DA ROCHA MAYRA TAYNA AZEVEDO DE OLIVEIRA MAYSA RIBACIONKA GOES DE ARAUJO MAYSA SILVA CORDEIRO MEIRELLY DAYARA XAVIER DE OLIVEIRA GOULART MELINA ZABAN CARNEIRO MELISSA MARIA MARTINS DE CAMPOS MELISSA SWAROSKI MELQUISEDEQUE DA SILVA BOMFIM MELZAC AMARO DA SILVA MENOTTI ERASMO DA SILVA MACHADO MERVYN DE OLIVEIRA JUNIOR MICAEL DE SOUZA BATISTA MICAEL NUNES LIBERTO LOUREIRO MICHAEL GARCIA CARRINGTON MICHAELLA CATARINA COLOMBO CABRAL MICHEL COSTA ALCANTARA MICHEL DE OLIVEIRA LOUREDO MICHEL PEDRO DA SILVA MICHELE BELAS COUTINHO MICHELE MELLER MICHELE OLUKEMI DOS SANTOS ADESOJI MICHELE ROCHA DO ESPIRITO SANTO MICHELE SOUSA ATANARIO MICHELLE CARVALHO GALVAO DA SILVA PINTO BANDEIRA MICHELLE DA SILVA PEREIRA MICHELLE DE ARAUJO RODRIGUES MICHELLE DINIZ GONCALVES COELHO MICHELLE LIMA LEITE MICHELLE SALGADO FERREIRA ARCURIO MICHELLE SANTOS DE AZEVEDO MIGUEL BASTOS ROMAO MIGUEL SEVERO NUNES MILCA MATHIAS LEAL MILENA ANTONINO NUNES DE SOUZA MILENA FARIAS ROCHA CORTES SILVA MILENA MOURA DA COSTA MELO MILENA OLIVEIRA MARQUES DA ROCHA CAPELUPPI MILENA SANTOS PIMENTA MILENA SILVA GOMES MILSON HENRIQUES DE OLIVEIRA MILSON MENDES EMERENCIANO JUNIOR MILTON DE SOUSA CARVALHO MILTON PEREIRA DE SOUZA MILTON SERGIO SILVEIRA ZUANAZZI MILTON SHUJI UEMURA MILTON TEIXEIRA DE LIMA MIRACY DANTAS SEPULVIDA MIRELLE NOVOA DE NORONHA OSHIRO MIRIA MACHADO DA MATA MOACIR GOMES DE OLIVEIRA MODESTO GOMEZ SANCHEZ MOEMA OLIVEIRA DOS SANTOS MOISES DE MORAES BEZERRA MOISES DE OLIVEIRA ALVES DA SILVA MONALISA PIMENTEL SOUZA DE FARIAS MONICA ALMEIDA DE CARVALHO MONICA ALVES DA SILVA MONICA BRAGA CONSTANTINO MONICA DE SOUSA QUIRINO PEREIRA MONICA DJANIRA CARDOSO COTA MONICA IGREJA PETITET MATHIAS MONICA LASSANCE CUNHA MONICA LAVOYER ESCUDEIRO MONICA MARIA SILVA DE SOUZA MONICA MOREIRA DOS SANTOS MONIQUE CASTRO MOLINARI MONIQUE REIS DE OLIVEIRA MONIQUE RIBEIRO DE ASSIS MONIQUE RODRIGUES DOS SANTOS MORGANA LOPES CARDOSO FALABELLA MORGANA MEDEIROS CUNHA MORGANA NASCIMENTO BARBOSA MURILO LOURES CAVALCANTE MURILO NAMUR DE SOUSA MACHADO MURILO SAKAI MYCKAELE BISPO DE PAIVA MYLLA CARDOSO BARBOSA MYLLENA ALVES GOMES DE OLIVEIRA MYRIAN ROSE PEREIRA DA SILVA NAARA CHAVANTE SOUZA NADIA MANGOLINI CARVALHO NADIM JUNIO FERREIRA DE ALMEIDA NADJA ADRIANO DE SANTANA AZEITUNO NADJA DA SILVA SANTOS NAFIS RAMOS DA SILVA NAHIARA APARECIDA PEREIRA DOS SANTOS NAIRA GARCIA DOS SANTOS NAIRO WINCK COLVERO NAJMIN DOS SANTOS RODRIGUES NANCY AMELIA SANCHES AMIKURA NANCY SOUZA DE ANDRADE NARA BENEDETTI NICOLAU BRUM NARA CAROLINA PEREIRA DOS SANTOS NASTASSIA SOARES CUNHA GOMES NATACHA DE ANDRADE RUFFO GARCIA NATACHA PEREIRA ALVES BASTOS NATACIA VIANA DA SILVA SANTOS NATALIA DE SIQUEIRA LEITE VANDERLINDE NATALIA DO LAGO PEREIRA NATALIA DOS SANTOS FERREIRA NATALIA GOMES BARBOSA DE SOUSA NATALIA GONSALES DE MIRANDA NATALIA IVETTE HEWITT PAULSEN NATALIA MACHADO GOES NATALIA MARINHO BORGES NATALIA PIMENTA SILVA NATALIA REZENDE PAIXAO NATALIA TAINA FERREIRA SOUSA NATALIA YAMADA DIAS DA CUNHA NATALIE GONZALEZ FERNANDEZ KNEIT NATALIE LASSANCE BRITTO LONGO NATASHA DA SILVA SERDEIRO NATASHA HANYELLE GONCALVES BARBO NATASHA MARTINS DE ARAUJO NATHALIA AQUINO DE CARVALHO NATHALIA BERNARDES DE PAULA NATHALIA CINTRA TAMPASCO DE CARVALHO NATHALIA CRISTIE FONSECA DE OLIVEIRA NATHALIA CRISTINA DE CASTRO JORGE NATHALIA CRISTINA LINO CORREIA NATHALIA CRISTINA MOREIRA MELO NATHALIA CRISTINA TREVISAN SALGUEIRO NATHALIA DA MOTTA XAVIER NATHALIA DE CARVALHO NATHALIA DE LIMA ARAUJO NATHALIA DE NORONHA BAPTISTA NATHALIA DIAS DE MOURA NATHALIA DOS SANTOS LUZES NATHALIA MENEZES FONSECA NATHALIA MOREIRA PEREIRA NATHALIA SOARES BRAGA NATHALIO MADSON DE ARAUJO SANTOS NATHAN BARBOSA DE SOUSA NAYANA PEREIRA SANTOS NAYARA CRISTINE FREIRE DO NASCIMENTO NAYARA NUNES FERREIRA COSTA PINTO NAYARA OLIVEIRA SILVA NAYARA RAYANNE DA SILVA VALE NAYARA THAYANI NERY DE MEDEIROS NAZARE ROSARIO DE SOUZA APOLONIO DE ANDRADE NEIDE DE MOURA GOMES NEIVA BARRETO DE CARVALHO NELI GOMES VALADAO NELI NEI TRINDADE DE OLIVEIRA NELIO AUGUSTO DE SA NELIO GALHARDO PERES NELSHIO HILOSHI HARAGUCHI NELSON ALFREDO SALOMAO NETO NELSON AZOUBEL RAMOS NELSON DE AZEVEDO PETRA BITTENCOURT NELSON EISAKU NAGAMINE NELSON JOSE WILMERS JUNIOR NELSON SILVA FERNADES NELTON SOUTO BRAGA NELTON VIEIRA DOS REIS NEODIR JOSE COMUNELLO NERIVAN DE SOUZA OLIVEIRA NEUSA DE MELO THOMAZ NEUZA MARIA CARCERERE NEVERTON ALVES DE NOVAIS NEWTON CLEMENTINO DA SILVEIRA NEY WAGNER GONCALVES RIBEIRO FILHO NEYDE LUCIA DE FREITAS SOUZA NICOLAS FELIPE PETRACHIN WULK NICOLAS GASPAR SATO NICOLE HELENE PALENEWEN NICOLY SILVA DE SOUSA NIEGGE CHRISTINE DE AGUIAR SOARES NILCE ESTELA RODRIGUES DE OLIVEIRA NILO ARTHUR ERICSEN FERREIRA NILO BARBOSA AZEVEDO FARIA NILO CESAR ORTIZ SANTOS NILSON SILVA NILSON TEODORO DIAS JUNIOR NILTON LUIZ OSORIO CORTES NILTON SILVEIRA JUNIOR NILVAN LOPES RODRIGUES NILVANDA APARECIDA DE ARAUJO NINA DE ASSIS ALVES NIVALDO CRISTOFANI NORBERTO GUIMARAES FONTES NORMA APARECIDA DOS SANTOS CONSALTER NORMA NATIVIDADE GOULART NUBIA BELARMINO DIAS GOMES OCTAVIO WERTHER ROCHA DE ARAUJO ODAI JOSE SILVA FERREIRA ODAIR JOSE MANFROI ODAIR VILELA DA SILVA ODETE LUCI PEREIRA OLAVO SOUSA DE OLIVEIRA FILHO OLEANNA SILVA GONCALVES OLGA MARIA VIEIRA DE SOUZA OLIVIA CARVALHO DE MELO OLYMPIO SAMBATTI OMAR NOGUEIRA JUNIOR ONEIDA PESSOA ALBUQUERQUE ONEIDA TERESINHA SODRE SANTOS ORLANDO DUARTE GOMES ALMEIDA OSCAR MAMORU MIYAGI OSLON DO REGO BARROS OSMAN GONCALVES JUNIOR OSMAR GERALDO DA SILVA OSVALDO CAVALCANTI RODRIGUES FILHO OSVALDO DAMASCENO VASCONCELLOS OSVALDO DE JESUS NUNES DA SILVA OSVALDO LUIS DA COSTA AFONSO OSVALDO PINEDA FILHO OSVALDO BORIO DE OLIVEIRA OSVALDO OLIVEIRA FILHO OTAVIO ALVES GALVAO JUNIOR OTAVIO TEODORO DAMASCENO FILHO OTHAVIO LUIS DE SOUSA OUCYMAR ANTUNES FERREIRA JUNIOR PABLO DA ROSA RAMOS PABLO LEAL SILVA PABLO MACEDO XIMENES PABLO NASCIMENTO SOARES PABLO RAFAEL COELHO ANTUNES PABLO RODRIGO MEDEIROS PABLO VIEGAS PALMER CORSO PIRES PALOMA COUTO GONZALEZ PALOMA CRISTINA GONCALVES DE PAULA PALOMA DE FATIMA GOMES DA SILVA PALOMA NERIZ ALENCAR PALOMA NEVES DE LIMA PALOMA SOARES NUNES PALOMA SOUSA DE OLIVEIRA PAMELA MICHELLY DE SOUZA SANTOS PAMELA SANT ANNA DIAS PEREIRA PAMELLA CORREIA FIALHO PAOLA CLETO DA FONSECA PAOLA GOMES DA SILVEIRA PARDEEP KAMAL RISHI PATRICIA ADRIANA DIAS DE OLIVEIRA PATRICIA ALMEIDA DE REZENDE PATRICIA ANAISSI CASTRO PATRICIA ARAUJO PAPARIELLO PATRICIA AZEVEDO DE ALMEIDA PATRICIA CRISTINA LESSA FRANCO MARTINS PATRICIA CUNHA FROES PATRICIA DALDEGAN DA CRUZ NAVES PATRICIA DE MEDEIROS BRAUNS PATRICIA DE SEIXAS LESSA PATRICIA DO ESPIRITO SANTO MORAIS PATRICIA ELISARIO DE OLIVEIRA PATRICIA GOMES DE LIMA PATRICIA GUEDES DOS SANTOS PATRICIA MARIA REIS DOS SANTOS PATRICIA MOES DE ABREU PATRICIA PEREIRA WINTER PATRICIA PIKES PATRICIA SANTANA SABINO PATRICIA SEABRA DE OLIVEIRA PATRICIA TAMA COSTA SATO PATRICIA VILELA MARQUES PATTI MARLINE GONCALVES COSTINHAS PAULA BICUDO DE CASTRO MAGALHAES PAULA CRISTINA GOMES DE MATOS PAULA FERREIRA DA SILVA PAULA FRANCO SOUZA PAULA LEITAO BATISTA PAULA MARJORIE SIMOES MACEDO PAULA SANTOS DO AMARAL PAULA SOFFO DE CARVALHO PAULA YAMASHITA DE MOURA PAULO ANDRE HEGEDUS PAULO ASSIS PEREIRA JUNIOR PAULO AUGUSTO FRANCO DE OLIVEIRA CESAR TOLENTINO PAULO BRANDAO CAVALCANTI NETO PAULO CESAR COSTA IZIDORIO PAULO CESAR DE FRANCA ROCHA PAULO CESAR DE SALES JUNIOR PAULO CESAR ESPIRITO SANTO LIMA PAULO CESAR PEREIRA SOUZA PAULO CESAR REQUENA DA SILVA PAULO CESAR ROMAO BOMFIM PAULO CESAR SOTER DA SILVEIRA JUNIOR PAULO CESAR SOUZA CARLOS DE CAMARGO PAULO CESAR WANKE PAULO FABRICIO MACARIO PAULO FERNANDO AIROLDI PAULO FERRUCIO ROSIN PAULO GEOVANE DE JESUS PAULO GILBERTO BARRETO DA SILVA PAULO GONCALVES DE PAULO FILHO PAULO HENRIQUE AZEVEDO SANTANA PAULO HENRIQUE DA COSTA PAULO HENRIQUE DE NORONHA LUZ TRINDADE PAULO HENRIQUE DE SOUZA BARRETO PAULO HENRIQUE GANDOLPHO DA ROCHA PAULO HENRIQUE IENGO NAKAMURA PAULO HENRIQUE PEREIRA ANICETO BARBOSA PAULO HENRIQUE POSSAS PAULO JAYME PEREIRA ABDALA PAULO JORGE DE MEDEIROS VIEIRA PAULO JORGE OLIVEIRA DE MAGALHAES MESQUITA PAULO JORGE RODRIGUES DE CARVALHO PAULO JOSE DESTRO PAULO PEIXOTO BITTAR PAULO RICARDO GODOY DOS SANTOS PAULO RIOS MATOS ROCHA PAULO ROBERTO ALVES PAULO ROBERTO DE CARVALHO MACHADO PAULO ROBERTO GOMES DE ARAUJO PAULO ROBERTO LIMA DAMACENA PAULO ROBERTO LIMA DE SOUSA PAULO ROBERTO PEREIRA PAULO ROBERTO SILVA DE OLIVEIRA PAULO ROGERIO DOS SANTOS GONCALVES PAULO ROMERO DE SOUZA PAULO SERGIO BRAGA TAFNER PAULO SERGIO DA MOTA E CAMANDUCAIA PAULO SERGIO DEGRAZIA DELLAMORA PAULO SERGIO DOS SANTOS PAULO SERGIO NUNES DE SOUZA PAULO VIANA BARRETO PAULO VICTOR SELES CAVALCANTE PAULO VITOR DE SOUSA DANTAS PAULUS MENDES PORTO PEDRO BITTENCOURT DE ALMEIDA PEDRO BORGES LINS PEDRO BRAZ BOTELHO AMARAL PEDRO CARLOS DE CARVALHO PEDRO CARVALHO DE ALMEIDA PEDRO COLARES RIBEIRO DA LUZ PEDRO DE ALCANTARA SILVA PEDRO DE OLIVA FREIRE PEDRO EDILSON OLIVEIRA GONCALVES PEDRO EDUARDO GUIMARAES MACHADO PEDRO FERNANDO ALMEIDA DI DONATO PEDRO FIRMO CALDEIRA PEDRO GABRIEL WENDLER PEDRO GREGORIO DE MIRANDA ALVES PEDRO HENRIQUE AMARAL DOS SANTOS PEDRO HENRIQUE FERREIRA ALMEIDA DA SILVA

2013 - AÇÕES FISCAIS E LEILÃO DE GALEÃO E CONFINs

Se em 2012 foi o momento de reestruturação, 2013 foi o ano de colocar as novas estruturas para funcionar. A recém-criada Gerência-Geral de Ação Fiscal (GGAF) fez sua primeira operação especial de fiscalização da aviação geral em conjunto com o Departamento de Polícia Federal e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) do Comando da Aeronáutica. Foram concedidos mais dois aeroportos (Galeão/RJ e Confins/MG) e revista a norma de acessibilidade dos passageiros com necessidades de atendimento especial.

Na primeira operação da GGAF na aviação geral, de 25 a 28/01, 75 servidores da ANAC fizeram quase 200 abordagens em aeronaves, pilotos, empresas e profissionais envolvidos na manutenção das aeronaves em aeródromos do estado do Rio de Janeiro. Ao todo, 1.243 movimentos de aeronaves foram acompanhados e fiscalizados com o apoio de 69 policiais federais e o acompanhamento de 1.048 planos de voo por 76 militares. Era o início das operações especiais com o novo modelo de cooperação.

Em fevereiro de 2013 o modelo de administração descentralizada idealizado em 2012 começou a ser instituído com a transformação de postos de serviço e escritórios de aviação civil em 19 Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC) nos aeroportos de Macapá (AP), Manaus (AM), Salvador (BA), Belém (PA), Fortaleza (CE), Brasília (DF), Vitória (ES), Cuiabá (MT), Campo Grande (MS), Confins (MG), Curitiba (PR), Galeão (RJ), Santos Dumont (RJ), Macaé (RJ), Porto Velho (RO), Florianópolis (SC), Congonhas (SP), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP). Naquela época, cerca de 160 colaboradores passaram a atuar nos núcleos na realização de atividades de ação fiscal e vigilância continuada, além da previsão de atendimento aos passageiros nos aeroportos das cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014.

Ainda em fevereiro, a ANAC acompanhou a operacionalização da nova malha aérea da GOL Linhas Aéreas após o encerramento da Webjet Linhas Aéreas. No dia 23, novos voos e rotas passariam a ser oferecidos, o que demandou um trabalho complexo por parte da ANAC para tramitar o grande volume de pedidos. No mesmo mês, a Agência realizou mais uma Operação Carnaval, com o monitoramento realizado por 130 colaboradores nos 12 aeroportos mais movimentados da temporada.

Após o trabalho de sistematização de diversos processos para a tramitação inteiramente digital, a ANAC promoveu, em março, o aprimoramento do sistema Decolagem Certa (DCERTA). Com a publicação da Resolução nº 268, a Agência passou a comunicar aos operadores aéreos, via e-mail (sem necessidade de acesso à internet), sobre cada voo realizado por sua aeronave (aeroporto de partida e de destino, marca da aeronave, código ANAC da tripulação entre outros). O objetivo era reduzir possíveis irregularidades, que poderiam ser detectadas e comunicadas em tempo real aos inspetores da Agência.

As iniciativas da ANAC no âmbito da segurança foram novamente premiadas na 17ª edição do Concurso Inovação da Escola Nacional de Administração Pública (ENAP). O projeto sobre o Sistema de emissão e controle de Autorização de Voo da ANAC (SIAVANAC) foi o 6º colocado entre os dez finalistas escolhidos em um universo de 74 iniciativas consideradas válidas pela comissão organizadora do concurso. O prêmio foi uma visita técnica da equipe envolvida à Nova Zelândia a fim de conhecer a organização do setor de aviação civil daquele país e promover a troca de experiências com o Brasil.

De 18 a 22/03 a ANAC integrou a delegação brasileira que participou da 6ª Conferência Mundial do Transporte Aéreo da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em Montreal (Canadá), e apresentou sua experiência na liberalização de rotas e tarifas do transporte aéreo internacional no Brasil e na concessão dos aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP). Além disso, a Agência apresentou artigos sobre a harmonização de normas de proteção ao usuário do transporte aéreo, com destaque para a garantia de assistência aos passageiros pelas empresas em casos de atrasos e cancelamentos de voos, instituída pela ANAC em 2010.

Após o êxito obtido no início do ano, a ANAC fez sua segunda operação de fiscalização especial de aviação geral no Rio de Janeiro. A "blitz da aviação", como ficou conhecida, foi feita de 19 a 21/04, novamente em parceria com a Polícia Federal, com o Decea e com a SAC-PR. Desta vez foram fiscalizados os aeroportos de Angra dos Reis, Fazenda Pedra Branca, Paraty, Jacarepaguá, Fazenda Portobello e Fazenda Bom Jardim, em Mangaratiba. Durante a operação especial foram abordadas 92 aeronaves nesses seis aeródromos, com emissão de mais de 60 autos de infração pelos doze inspetores da ANAC que participaram das ações. Além disso, oito aeronaves foram impedidas de prosseguir voo e 30 autos com infrações de tráfego aéreo foram aplicados pelo Decea.

Em abril, a SAC-PR divulgou à sociedade o plano do setor aéreo para a Copa das Confederações, evento-teste da Copa do Mundo que o Brasil sediaria em 2014. A preparação dos diversos órgãos participantes incluiu o incremento médio de 77% do quadro de pessoal nos aeroportos, a criação de um Centro de Comando e Controle Nacional com funcionamento 24 horas por dia durante o período de 12 de junho a 03 de julho nas instalações do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), no Rio de Janeiro, com a participação de servidores da ANAC.

A experiência das edições anteriores colaborou para o andamento da maior operação de fiscalização da aviação geral realizada pela ANAC até então. De 07 a 10 de maio, no estado de São Paulo, cerca de 170 servidores da Agência, do Decea, do Departamento de Polícia Federal e da Receita Federal trabalharam na fiscalização de seis aeródromos na Grande São Paulo (Congonhas, Campo de Marte, Jundiaí, Sorocaba, Amarais e Bragança Paulista) e dois no interior do



Arquivo ASCOM/ANAC

Operação Voe Seguro em maio de 2013

estado. Durante a inspeção, foram realizadas 350 abordagens em aeronaves, das quais 92 foram impedidas de voar por apresentarem irregularidades que poderiam comprometer a segurança de voo. No total, 3.433 planos de voo foram fiscalizados em tempo real somente na região da Operação. Destes, 26 apresentaram algum tipo de irregularidade e foram punidos com auto de infração.

Ainda no mês de maio, a ANAC participou da Operação Ágata 7, uma das ações do Plano Estratégico de Fronteiras (PEF), do Governo Federal. A execução coube à Marinha, ao Exército e à Força Aérea Brasileira (FAB), com o apoio de 12 ministérios, cerca de 20 agências governamentais, forças policiais e agentes de dez estados e 710 municípios. Nesse período, os fiscais da ANAC inspecionaram 31 aeródromos das regiões Centro-Oeste, Norte e Sul, e fiscalizaram 80 aeronaves, das quais 27 foram impedidas de levantar voo por irregularidades relativas à manutenção e à documentação. Além disso, 62 pilotos também foram fiscalizados. A bordo das aeronaves da FAB os inspetores da Agência conseguiram ter acesso a pequenos aeródromos localizados em regiões remotas e fronteiriças.



Acervo FAB

Operação ÁGATA 7 em 2013

O primeiro certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) para um Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) fabricado no Brasil foi emitido pela ANAC no dia 29/05. A aeronave, de modelo Nauru 500, foi fabricada pela empresa brasileira XMobots Aeroespacial e Defesa, e foi certificada pela Agência para fins de pesquisa e desenvolvimento. Uma das exigências para certificação é que os voos sejam realizados apenas em áreas remotas e com condições meteorológicas visuais diurnas. Além disso, o piloto remoto ou observador deve manter contato visual direto com a

aeronave durante todo o voo. A emissão do CAVE demonstra um elevado grau de maturidade da indústria brasileira no desenvolvimento, ao mesmo tempo, a relevância destinada às operações deste novo tipo de aeronave pela Agência.

De 13 a 17 de maio a ANAC sediou em Brasília a décima reunião do grupo de trabalho da OACI, responsável por discutir e implementar padrões e práticas recomendadas para a área de Resposta à Emergência Aeroportuária (*Rescue and Fire Fighting Working Group - RFFWG*). A reunião foi a primeira realizada na América do Sul. Representado por servidores da Agência, o Brasil é o único país da América Latina a integrar o grupo, que conta com a participação de autoridades de aviação civil de Singapura, Japão, Austrália e Estados Unidos, além de representantes de organizações como a *Airport Council International (ACI)*, *International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA)* e *International Air Transport Association (IATA)*.

Em junho, teve início o primeiro dos grandes eventos que seriam sediados pelo Brasil: a Copa das Confederações. Com a vistoria dos diretores da ANAC nos aeroportos das cidades-sede, a Agência acompanhou de perto a preparação do setor aéreo para o evento. De 13/06 a 02/07, cerca de 220 servidores da ANAC participaram da operação, que foi parte do plano do setor conduzido pela Comissão de Autoridades Aeroportuárias (Conaero), coordenada pela SAC-PR, e com a participação de todos os órgãos da aviação civil. A Agência também colaborou com outras ações do Governo Federal, como o treinamento para voluntários que participaram do evento. Além disso, a ANAC promoveu treinamentos próprios para servidores da Infraero e das concessionárias de Brasília, Guarulhos e Viracopos.

A ANAC certificou, no dia 27 de junho, um novo tipo de aeronave agrícola que passou a ser comercializado no Brasil, a 12ª certificada no País. A certificação foi apresentada no

Congresso Nacional de Aviação Agrícola 2013, promovido pelo Sindicato Nacional da Indústria de Produtos para a Defesa Agrícola (Sindag), na cidade de Cuiabá (MT). Fabricada pela empresa americana *Thrush Aircraft*, o modelo S2R-H80, conhecido comercialmente por 510G, é a primeira aeronave agrícola equipada com motor turboélice *GE Aviation Czech H80-100*. O certificado é o resultado do processo de validação do projeto de aeronaves certificadas no exterior, atividade estratégica para o País, do ponto de vista tecnológico, e para o fabricante, por possibilitar a comercialização da aeronave no mercado brasileiro.

Em 11 de julho foi publicado no Diário Oficial da União o decreto para a renovação do mandato do diretor Marcelo

Pacheco dos Guaranys como diretor-presidente por mais três anos, com fim do mandato em 19 de março de 2016.

Em 16 de julho, a ANAC publicou a atualização de uma importante norma para o setor de aviação civil e para a sociedade. A Resolução nº 280/2013, que substituiu a Resolução nº 9/2007, estabeleceu novas regras para o acesso ao transporte aéreo por Passageiros com Necessidade de Atendi-



Portal G1 - 16/07/2013

mento Especial (PNAE). São considerados PNAE pessoas com deficiência, pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gestantes, lactantes, pessoas acompanhadas por criança de colo, pessoas com mobilidade reduzida ou qualquer pessoa que, por alguma condição específica, tenha limitação na sua autonomia como passageiro. Para construção do novo texto, a Agência promoveu audiência pública, com sessões presenciais em Brasília (DF) e São Paulo (SP), e contou com a participação da sociedade civil e de diversos órgãos e entidades ligadas ao tema, tais como a Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República. As mudanças da nova norma também foram desenhadas em plena sintonia com as disposições da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.

O objetivo da resolução é melhorar a qualidade do atendimento prestado aos passageiros com necessidade de assistência especial, para que possam desfrutar de oportunidades de viagem compatíveis às dos outros cidadãos, superando as barreiras físicas existentes e aperfeiçoando o fluxo de informações entre usuários e os prestadores de serviços. Uma das principais mudanças da nova regra em relação ao regulamento anterior (Resolução nº 09/2007) foi transferir das companhias aéreas para o operador aeroportuário (aeroportos) a responsabilidade pelo fornecimento de mecanismos adequados para o embarque ou desembarque de PNAE, o que pode ser feito com equipamento de ascenso ou descenso, quando necessários, ou por rampa. Pela nova norma, o aeroporto tem que prover o equipamento, mas a realização do embarque e do desembarque continua sendo de responsabilidade das companhias aéreas, que podem utilizar os equipamentos disponíveis no aeroporto ou próprios. Para reduzir o impacto relativo aos custos da nova medida, a ANAC estabeleceu um cronograma que considerava a movimentação dos aeroportos, iniciando sua implementação pelos aeroportos maiores até chegar aos de menor porte.

Em agosto a inspeção de segurança nas áreas restritas dos aeroportos ficou ainda mais rigorosa. Com a Resolução nº 278, ficou estabelecido que todos os servidores públicos credenciados a atuar no aeroporto, quando em serviço, também devem passar por inspeção de segurança, inclusive com porte de arma por prerrogativa de cargo. A exceção são os policiais federais responsáveis pelos próprios procedimentos de inspeção e pela segurança de determinado aeroporto, ou outros policiais designados para atuar na ausência deles.



Sargento Rezende/Agência Força Aérea

Maurício de Sousa autografa edição especial da Turma da Mônica

Em acordo de cooperação com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), a ANAC participou da edição especial de revista em quadrinhos da Turma da Mônica, de Maurício de Sousa, que trata dos riscos para a aviação com o uso do *laser* verde e de balões nas proximidades dos aeroportos. O lançamento ocorreu em 17/08. Foram impressos um milhão de exemplares para conscientização de crianças, jovens e adultos sobre os temas.

A 4ª Operação Voe Seguro, a primeira em aeródromos do Amazonas e do Pará, foi realizada em setembro. Com quase 200 servidores envolvidos, as ações de fiscalização ocorreram entre o nascer e o pôr do sol. Além dos seis aeródromos fiscalizados simultaneamente de 1º a 5 de setembro (Flores e Eduardo Gomes, em Manaus; Brigadeiro Protásio e Val de Cans, em Belém; Santarém e Marabá, no Pará), houve também inspeção nos aeródromos de Piquiatuba, Altamira, Itaituba, Juruti, Oriximiná, Óbidos, Monte Alegre e Alenquer, no estado do Pará. Nessa ação foram abordadas mais de 140 aeronaves e acompanhados mais de 1.200 planos de voo pelo Decea, do Comando da Aeronáutica. A Secretaria da Receita Federal, o Departamento de Polícia Federal e a SAC-PR também participaram das ações.

Com intuito de esclarecer a sociedade e evitar a utilização de táxi-aéreo piratas, a ANAC lançou em setembro um serviço de consulta para auxiliar os usuários de táxi-aéreo



Portal Exame.com - 04/09/2013

no momento da escolha de uma empresa para contratar o serviço. A partir do dia 04/09, tornou-se possível realizar todas as buscas sobre o serviço de táxi-aéreo em um único ambiente no sítio eletrônico da ANAC. De forma prática e mais intuitiva, interessados podem se informar sobre a situação da aeronave e do piloto e se a empresa de táxi-aéreo está apta a oferecer o serviço, garantindo, assim, maior segurança e confiabilidade aos usuários.

No cenário internacional da aviação civil, a Agência mantém seu reconhecimento. O Brasil foi reeleito para integrar o Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) no período 2013-2016 durante a 38ª Sessão da Assembleia da OACI ocorrida em Montreal, no Canadá, entre os dias 24/09 e 4 de outubro de 2013. Como país mais votado, o Brasil recebeu 160 votos de um total de 173 votos possíveis. O resultado reflete também a contribuição do Brasil para os trabalhos da organização internacional, da qual é membro fundador e onde atua por meio da coordenação entre o Ministério das Relações Exteriores, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, a ANAC e o Comando da Aeronáutica. Na mesma assembleia, o Brasil assumiu, pela primeira vez, a Presidência da Comissão Econômica. Na mesma sessão, o país apresentou seu Plano de Ação para a redução das emissões de CO₂. O documento foi resultado de trabalho conjunto entre a ANAC e a Secretaria de Aviação Civil (SAC), e contou com a colaboração do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) e entidades do setor privado. No Plano, destacaram-se a pesquisa sobre biocombustíveis para a aviação e as melhorias na eficiência do gerenciamento do tráfego aéreo.

No final de outubro de 2013, a Agência aprovou o resultado de seu primeiro projeto prioritário depois de 11 meses de trabalho: a Agenda Regulatória da ANAC para 2014. A Agenda é um mecanismo de transparência que permite à sociedade conhecer os assuntos que serão regulados ou atualizados pela Agência. A participação social foi uma prioridade na construção da Agenda. A ANAC promoveu sessões públicas que contaram com a participação de uma centena de interessados, entre representantes de empresas aéreas, operadores aeroportuários, associações de regulados,

escolas de aviação civil e indústrias (além de profissionais e pesquisadores do setor), que puderam apresentar sugestões e expor suas demandas. No total, foram recebidas e analisadas pela Agência 47 contribuições que sugeriam melhorias no marco regulatório sobre diversos temas, tais como Aeronavegabilidade e Registro, Proteção Ambiental, Habilitação de Pessoal, Operações de Aeronaves, Regulação de Serviços Aéreos, Regulação Econômica de Infraestrutura Aeroportuária, Facilitação e *Security* e Aeródromos. Assim, a primeira Agenda Regulatória da ANAC contou com 28 temas prioritários.

Onze meses após a decisão da Presidência da República, proferida em dezembro de 2012, a ANAC promoveu o leilão para concessão dos Aeroportos Antônio Carlos Jobim – Galeão (RJ) e Tancredo Neves – Confins (MG) à iniciativa privada. A sessão ocorreu na BM&FBovespa, em São Paulo (SP), no dia 22 de novembro. Cinco consórcios formados por 14 empresas, entre nacionais e estrangeiras, disputaram os dois aeroportos, que foram arrematados pelo valor total de R\$ 20,838 bilhões, o que representou em ágio médio de 253% em relação aos R\$ 5,924 bilhões de valor de outorga definido inicialmente. O Consórcio Aeroportos do Futuro, formado pela operadora aeroportuária *Changi* (Singapura), pela construtora Odebrecht e pela Infraero (49%), foi o vencedor do leilão para operar o Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão), com a imbatível oferta de R\$ 19,018 bilhões, montante 294% maior que o mínimo estabelecido, que era de R\$ 4,828 bilhões. O Consórcio Aerobrasil, constituído pela construtora CCR e pelas operadoras aeroportuárias *Zurique Airport* (Suíça) e *Munich Airport* (Alemanha) além da Infraero, com 49%, deu o lance vencedor de R\$ 1,820 bilhão para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves (Confins), oferta 66% superior ao lance mínimo de R\$ 1,096 bilhão. O prazo de concessão é de 30 anos para Confins e de 25 anos para Galeão. Assim como em São Gonçalo do Amarante (RN), Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Viracopos (SP) a ANAC é responsável por gerir e fiscalizar os contratos desses aeroportos durante todo o período das concessões.

Em 13 de novembro a ANAC constituiu seu 22º NURAC, em Natal (RN).

Como parte da preparação para a Copa do Mundo FIFA 2014, a ANAC iniciou suas inspeções finais nos aeroportos com foco no evento no dia 25 de novembro, no Aeroporto de Salvador (BA). O aeroporto foi escolhido por receber o sorteio dos grupos da Copa do Mundo, primeira demanda de passageiros relacionados ao Mundial.

Em dezembro, a Agência participou da assinatura do Acordo de Cooperação Técnica para transporte aéreo de órgãos sólidos para transplante, uma iniciativa do Ministério da Saúde com apoio da SAC-PR, da Infraero, da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) e do Comando da Aeronáutica. A ANAC atuou como facilitadora para a participação de empresas aéreas e de operadores aeroportuários no processo de transporte aéreo de órgãos.

Mais uma vez reconhecida, a Agência foi a grande vencedora da edição 2013 do Prêmio

Comandante Rolim Amaro. Promovida pela Associação Latino-Americana de Transporte Aéreo (ALTA), a premiação elegeu a organização de maior destaque no transporte aéreo da América Latina e Caribe, sobretudo no que se refere à qualidade dos serviços prestados ao público e à contribuição para a eficiência e a segurança da aviação civil. A ANAC foi eleita pelo comitê executivo da ALTA, composto por mais de 40 companhias aéreas, que representavam juntas mais de 90% do tráfego aéreo comercial na América Latina.



Prêmio ALTA em 2013

No dia 6 de dezembro foram divulgados os procedimentos para definição da malha aérea no período da Copa do Mundo. De 13 de dezembro de 2013 a 13 de janeiro de 2014, a ANAC realizou mais uma Operação Fim de Ano, com a participação de 315 servidores que atuaram na prestação de informações e na fiscalização dos 12 aeroportos brasileiros mais movimentados durante a alta temporada.

Em 31 de dezembro, foi publicada a exoneração, a pedido, do diretor Rubens Carlos Vieira.

O mercado em 2013

Entre 2004 e 2013, a demanda apresentou alta de 203%, trata-se do maior nível dos últimos dez anos, com índice médio de 13,1% ao ano. Nesse mesmo período, o crescimento anual do transporte aéreo doméstico representou mais de 3,7 vezes o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, e mais de 13 vezes o crescimento da população. A quantidade de passageiros pagos transportados em 2013 atingiu o maior número da história da aviação brasileira. No total, mais de 110 milhões de passageiros foram transportados em 2013, no qual foram mais de 90 milhões de passageiros em voos domésticos e 19,8 milhões em voos internacionais. Somando os números dos últimos dez anos, o crescimento foi de 177%. O crescimento da economia brasileira, a distribuição de renda no país e a concorrência no setor são os principais fatores que contribuíram para o crescimento do transporte aéreo nos últimos dez anos. A oferta doméstica foi 2,88 menor que em 2012, e a demanda teve aumento de 1,4%. A taxa de ocupação das aeronaves foi de 76,1%. Foram 135 aeródromos atendidos por voos regulares de passageiros e carga durante o ano de 2013. A frota de aeronaves registradas no Brasil foi de 20.662 aeronaves, 4,5% maior do que o registrado no ano de 2012. Os dados incluíram jatos das grandes companhias aéreas, aviões e helicópteros particulares, táxis-aéreos, aeronaves usadas na agricultura, em escolas de aviação e em reportagens, além de experimentais, balões e dirigíveis. A tarifa média do valor dos bilhetes aéreos praticada pelas empresas brasileiras em 2013 foi de R\$ 318,64.



FABIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI

Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária (SIA)

Perfil

Fabio Faizi Rahnemay Rabbani é o titular da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) desde 07 de novembro de 2011. Especialista em regulação da ANAC desde 2010, tornou-se Gerente Técnico de Facilitação e Nível de Serviço (2010/2011) e atuou na Diretoria de Infraestrutura de Aviação Civil da Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa (2007/2009). Pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, atuou ainda como Diretor de Gestão Aeroportuária (2011). Mestre em Aeronáutica e Astronáutica pelo *Massachusetts Institute of Technology – MIT* (2004) e graduado em Engenharia Civil pela Universidade Federal da Paraíba – UFPB (2001).



Como foi a demanda para a elaboração dessa nova norma sobre o tema acessibilidade no transporte aéreo?

A Resolução nº 09/2007 tinha sido elaborada nos primeiros anos da Agência com o intuito de buscar atender as expectativas da sociedade e algumas previsões do Anexo 09 da Convenção de Aviação Civil Internacional, que trata da facilitação do transporte aéreo. Por coincidência, o Anexo da Convenção tem o mesmo número daquela Resolução. Desde que passamos a avaliar a sua efetividade, percebemos que existiam algumas limitações da norma que estava vigente, especialmente por ela visar muito a infraestrutura física. Então, ao utilizar a norma para fiscalização, observou-se que a matéria envolvia outros conhecimentos e responsabilidades de órgãos que trabalham com a temática de acessibilidade. Como consequência, nós percebemos que, a despeito de identificar problemas e atuar o regulado - e mesmo com a correção dos

problemas - as reclamações continuavam. Por quê? Porque nós não temos especialidade em como deve ser um banheiro adaptado, por exemplo, ou os meios para avaliar a adequação de uma rampa em guia rebaixada. Nisso percebemos que não fazia tanto sentido trabalhar com a norma voltada à infraestrutura física, e assim passamos a focar mais em serviço. A norma começou a ser rediscutida em 2010, mas essa percepção de que o assunto permeava muito além da infraestrutura começou a ficar mais clara em 2011. Foi quando vimos que se trataria de uma norma que ia muito além do que a SIA (Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária) fazia. E a verdade é que, ao fim do processo, nós tivemos a participação das então quatro superintendências finalísticas da ANAC, trabalhando efetivamente, tendo seus pareceres manifestados no processo, e a própria Diretoria Colegiada se posicionando posteriormente para direcionar alguns rumos da proposta.

E como foi esse trabalho conjunto?

Foi um processo que demonstra que a Agência tem que trabalhar de forma integrada, e foi um desafio desde o início. Foi um processo volumoso, em trabalho e número de páginas, que teve contribuições de vários setores e que foi interessante também nos impasses, em que a Diretoria se posicionou com a sua decisão. Então, realmente, teve essa participação conjunta. O resultado final, nós entendemos, melhorou muito do que se aplicava à época. Foi interessante a equipe envolvida ter identificado os problemas, visto o quão efetiva a Agência estava sendo na fiscalização e conseguido propor uma lógica de abordagem diferente. Grande mérito das pessoas envolvidas diretamente, como a Nancy Amikura, Deise Nascimento, Leonardo Esteves, Gabriel Silva e Leonardo Boszczowski.

Como os operadores aéreos e de aeroportos receberam a nova norma?

Quando passamos a focar mais em serviço, sabíamos que uma das consequências seria que os operadores começariam a identificar oportunidades de melhoria nos procedimentos que realizavam. Ao mesmo tempo, sabemos que as mudanças gerariam dificuldades iniciais de cumprimento. Nós ainda esperamos que se consolidem acordos formais entre operadores aéreos e operadores aeroportuários, que deixem claro como deve se dar o funcionamento nos principais aeroportos. As consequências, as sanções, continuam existindo, porém há a percepção de que, ao estipular as regras formalmente, reduziremos a imprevisibilidade no serviço e, consequentemente, a chance de autuações. Portanto, essa etapa de formalização dos procedimentos deixará ainda mais clara as responsabilidades e melhorará os serviços.

Qual foi o maior desafio da ANAC na implementação e fiscalização dessa norma?

A “implantação” da norma é contínua. Parte do trabalho envolve a ANAC, na participação das discussões para identificar quais são as lacunas que existem hoje



“ [...] a Agência tem que trabalhar de forma integrada ”

nos treinamentos que são feitos, na sensibilização das pessoas que trabalham com os passageiros e na disponibilização dos equipamentos previstos pela norma. Então, acredito que se conseguirmos superar as dificuldades observadas devido à falta de formalização dos procedimentos e das responsabilidades entre os entes regulados, a qualidade do treinamento e da formação de pessoas que fazem o atendimento, a adequação da infraestrutura como está sendo feita atualmente e a



implantação efetiva do controle de qualidade previsto na norma, conseguiremos avançar consideravelmente neste tipo de serviço aos passageiros. Além disso, a Agência tem que continuamente avaliar se deve intervir mais ou menos, conforme observamos o comportamento do sistema.

O que o Passageiro com Necessidade de Atendimento Especial (PNAE) vai poder perceber de principal ganho com a Resolução nº 280/2013?

Essa é uma norma que se aplica no atendimento direto à pessoa, no dia a dia, na relação entre funcionários de uma empresa e o passageiro, do aeroporto com a pessoa que está viajando. Ela é percebida no tato, é visualizada. A expectativa é grande e qualquer ação equivocada num momento inadequado gera uma reação. Então é muito difícil sempre atender as expectativas, sabendo que qualquer erro tem grande exposição. O que tentamos fazer é criar gradativamente um incremento de qualidade no serviço que é prestado, sempre com a segurança do passageiro. A norma trouxe principalmente ajustes de aplicabilidade em âmbito nacional,

clareza de como e quando se dará o atendimento prioritário, obrigatoriedade de apresentação de justificativa por eventual recusa de embarque, retirada das limitações de número de PNAE em voos - desde que não haja risco às operações - , responsabilidades em voos com conexões entre empresas aéreas diferentes, regras para a disponibilização de equipamentos de ascenso e descenso, informações básicas sobre treinamento de pessoal e prazos para cumprimento dos direitos e deveres do passageiro.

A norma de acessibilidade também trouxe deveres e obrigações para os passageiros...

É, a norma engloba essa parte. Existem normas de caráter estritamente técnico que exigem um conhecimento específico e são direcionadas para o grupo de regulados que vai ter que atuar naquela área. Até é natural que tenha essa assimetria de informação, não sendo necessário que a sociedade em geral tenha que ter interesse em saber de tudo que está sendo feito. Por outro lado, há normas com esse caráter direto do serviço que é prestado às pessoas e elas precisam ter acesso

a essa informação. A norma, nestes casos, tem que ser clara nos direitos e nos deveres. Então, eu acredito que a forma como é apresentada, e o seu teor, tem que ser colocada de maneira diferente. Temos essa abordagem até em normas de *security*, que são direcionadas para que o público em geral saiba o que ele pode ou não transportar em voo. Então, é uma norma escrita para os entes regulados e para o passageiro atendido.

O que mais pôde ser percebido com a edição da Resolução nº 280/2013?

O grande mérito da norma, como foi desenhada, é a mudança da perspectiva de infraestrutura para serviço. As regras ficaram mais claras, deixando para a sociedade uma transparência de como seriam os fluxos, os processos, responsabilidades, quais seriam os direitos e deveres das pessoas a serem atendidas; permitiu também que a Agência tivesse uma fiscalização mais eficiente, graças os meios de controle de qualidade do serviço, sem que necessariamente a ANAC tivesse que estar presente para acompanhar o atendimento. Quer dizer, hoje quando se identifica um problema, nós podemos resgatar as informações de como foi prestado o serviço e como fluíram as informações entre os regulados para ver se houve ou não algum indício de erro no processo em si. Outras melhorias foram voltadas à razoabilidade das exigências para garantir a sustentabilidade do sistema, tal como as regras para alocação dos passageiros dentro da aeronave. A norma

ampliou os direitos e os benefícios da sociedade, mas deixou claro quais seriam as limitações, para evitar que os custos gerassem um efeito negativo ou insustentável ao sistema.

Como você avalia a atuação da ANAC nesses dez anos?

Acho que a ANAC, notadamente, cresceu com as dificuldades que vivenciou ao longo do tempo, ganhou um

pouco mais de maturidade.

E isso não foi gratuito.

Acredito que foi às custas de muita exposição perante a sociedade para tentar se afirmar como Agência Reguladora, explicar o seu propósito. A Agência continua focada nos aspectos de segurança, mas ela está desenvolvendo vertentes de atuação que não tinha, como, por exemplo, a melhoria na prestação e garantia na continuidade dos serviços. Não adianta

“ [...] criar gradativamente um incremento de qualidade no serviço que é prestado, sempre com a segurança do passageiro. ”

almejar o impossível “100% de segurança” e não ter desenvolvimento, crescimento da aviação civil. Então, essa maturidade está trazendo novas dimensões de trabalho. Certamente, a Agência nunca vai parar de evoluir, desde que nós estejamos dispostos a agir para a sustentabilidade da aviação civil. O crescimento da aviação será consequência disso e nós teremos que continuamente nos moldar para atender as expectativas desse desenvolvimento. E com tudo isso, é um grande mérito a Agência não ter sucumbido aos anseios externos que pudessem afetar a forma como ela trabalha com a segurança. Não se questiona o quanto investimos e focamos nesse aspecto.



2014



PEDRO HENRIQUE LEITE PALUDO PEDRO HENRIQUE LONGO WAIHRICH PEDRO HENRIQUE MAGALHAES COUTINHO PEDRO HENRIQUE MATHEO CAMPOS PEDRO HENRIQUE PIOLA BOGARO PEDRO HUMBERTO TERRA CALCAGNO PEDRO IVO MENDES GONCALVES PEDRO JOAO COSTA GOMES PEDRO JOSE MORIS PEDRO LOBO VALADARES PEDRO MACHADO FURTADO DE MENDONCA PEDRO PAULO COSTA OLIVEIRA FILHO PEDRO PAULO FIGUEIREDO DA SILVA PEDRO PAULO MARQUES MEIRA PEDRO PAULO PEREIRA DE MELLO PEDRO PERDIGAO PEDRO PETRONILLIO HERNANDES PEDRO SANTOS MARINHO PEDRO SERODIO GARCIA PEDRO WANDERSON PEREIRA DE OLIVEIRA PEDRO ZUBA BICALHO CRUZ PEROLA KOTTLER BURMAN PERSIO JOSE PASTANA PETERSON BUONOCORE NUNES PHELIPE MEDEIROS DA ROCHA PHELIPE MOZART LOPES DA SILVA PHILIPPE AZEVEDO DE QUEIROZ SANTOS PHILIPPE SIQUEIRA DA SILVA PHILLIP THERENSE ANDREIS PHILLIPE DE PAULA CLAUSSEN PLINIO LUIS RIBEIRO PLINIO MARCOS ARAUJO DA SILVA POLIANA CRISTINA BATISTA DE ALMEIDA POLIANA MENDONCA DE SOUZA POLLYANNE DE ASSUNCAO FERREIRA POLYANA ALMEIDA MELLO PRICYLA STEPHANI CHWIST PRINCY ALAN CORDEIRO DOS SANTOS PRISCILA ALVES DA SILVA PRISCILA BARBOSA FERREIRA PRISCILA CRISTINA VIEIRA PEREIRA PRISCILA DA SILVA SANTOS PRISCILA DE ABREU VIEIRA OLIVEIRA PRISCILA DE ARAUJO MOREIRA PRISCILA DE CASTRO FERREIRA PRISCILA DOS SANTOS BASTOS PRISCILA FRANCINE COSTA SILVA PRISCILA GUIMARAES BERBEREIA ARAUJO PRISCILA KWIATKOWSKI DA SILVA PRISCILA LEITE DE SOUZA PRISCILA LOUREIRO REIS ANICETO PRISCILA LUIZA COELI MEDEIROS DE CARVALHO PEIXOTO PRISCILA MARTINS SOARES PRISCILA NOVAES COSTA PRISCILA RIBAS BARBOZA PRISCILA RODRIGUES GAERTNER PRISCILA TEIXEIRA DE OLIVEIRA PINTO PRISCILLA AZEVEDO PRISCILLA BRITO SILVA VIEIRA PRISCILLA FERREIRA GOMES PRISCILLA HOELZ PACHECO PRISCILLA THABATA ALVES DA SILVA QUENIA ALVES DA SILVEIRA SELZELIN QUEZIA QUEREN ARAUJO MARINHO QUEILION NASCIMENTO PEIXOTO RACHEL MARIA DE MACHADO LEMOS RIBEIRO RACHIEL VIEIRA BALDUINO RAFAEL ALFINITO VIEIRA RAFAEL ALVES PEREIRA RAFAEL AQUINO LIMA RAFAEL ASSUNCAO DOS SANTOS RAFAEL BIZINOTO BORGES RAFAEL BOAVENTURA DE BARROS RAFAEL BRAGA DE MELO RAFAEL BRILHANTE DE OLIVEIRA RAFAEL CORREA JANCZURA RAFAEL CRISTOVAO GOMES DE OLIVEIRA RAFAEL CURADO FLEURY RAFAEL DA COSTA SANTIAGO RAFAEL DA ROCHA OLIVEIRA RAFAEL DANTAS DE ALMEIDA RAFAEL DE ALMEIDA CHRISPIM RAFAEL DE ALMEIDA RAMOS RAFAEL DE ARAUJO MALTO RAFAEL DE BARROS ALVES RAFAEL DIAS MARTINS RAFAEL DUARTE DE OLIVEIRA RAFAEL ELIAS VIEIRA MARINS RAFAEL EVANGELISTA DOS SANTOS RAFAEL FAVARO FOLTRAN RAFAEL FEIGEL RAFAEL FONTENELE NEVES RAFAEL FULINGA NATERCIA RUBEN RAFAEL GASPARINI MOREIRA RAFAEL GROSSI TEIXEIRA RAFAEL GUERRA SABALLA RAFAEL GUILHERME RODRIGUES DA SILVA RAFAEL HENRIQUE DE MIRANDA RAFAEL HENRIQUE RAMOS DA SILVA RAFAEL HILGENSTIELER RAFAEL JORGE RODRIGUES SACRAMENTO RAFAEL JOSE BOTELHO FARIA RAFAEL JOSE CANTERO RAFAEL KEGELE LIGNANI RAFAEL KOELER RAFAEL LEMOS DE JESUS RAFAEL LIMA VILELA RAFAEL LINHARES DIAS RAFAEL MARCIANO DA SILVA RAFAEL MARQUES BORGES FORTES RAFAEL MATEUS DA SILVA CRUCIOL RAFAEL MOREIRA DOS SANTOS RAFAEL MOREIRA MELLO ARAUJO RAFAEL MOURA DANTAS RAFAEL MUNIZ MURTA RAFAEL OLIVEIRA DE CASTRO ALVES RAFAEL OLIVEIRA GOMES DOS SANTOS RAFAEL OLIVEIRA MONTEIRO RAFAEL PEREIRA PIRES RAFAEL PEREIRA SCHERRE RAFAEL PIAZ VIANNA RAFAEL PRACIANO GARCIA RAFAEL RIBEIRO CORREIA RAFAEL RIBEIRO ROCHA RAFAEL RODRIGUES DIAS PEREIRA RAFAEL RODRIGUES TAVARES RAFAEL SANTOS DE JESUS RAFAEL SOARES LEE MOLINARO RAFAEL VELLOSO DE ANDRADE RAFAEL VICTOR NUNES RAFAEL WALTZ MATERA RAFAEL WAMBIER DOS SANTOS RAFAEL XIMENES BORGES RAFAELA DE CASTRO ANDRADE RAFAELA HELCIAS CORTES RAFAELA PATTI CAILLAUX RAFAELLA BARBOSA VILLACA DA SILVA RAFFAEL LUIS CARNEIRO LEITE DOPAZO RAFAEL CAMPOS DOS SANTOS RAIANNY BESERRA NORONHA RIBEIRO RAIMUNDA RIBEIRO RODRIGUES QUARESMA RAIMUNDO JUAREZ NETO RAIMUNDO NONATO BARBOSA DE SOUZA RAIMUNDO NONATO COSTA ANUNCIACAO RAIMUNDO NONATO DE SOUSA JUNIOR RAIMUNDO NONATO DOS SANTOS RAIMUNDO NONATO PEREIRA MENEZES RAIONEIDE ALVES DE SOUSA RODRIGUES RAIRA VELOSO DE SOUZA RAISA MAGALHAES FREIRE RAISA SILVA DA ROCHA RAISSA DA FONSECA SOLIVA RAISSA DE CASTRO PARANHOS RAISSA DEBORA DE HOLANDA LOBO SOARES RAISSA MESSIAS DE LIMA DIAS RAISSA PEREIRA ANDRADE RAISSA VICTORIA TESTA TENORIO RAJIV GEEVERGHESE RALF DA SILVA LOUZADA RALPH CHRISTIAN WALL RALPH DOS SANTOS TEIXEIRA RAMON ANTONIO COSTA SILVA RANIELLE CARDOSO DE SOUZA RAPHAEL BORGES NOUTEL RAPHAEL BRAZ FERNANDES RAPHAEL CARUSO CARVALHO RAPHAEL CRISOSTIMO NEGREIROS REDIGOLO RAPHAEL DA SILVA MOURA REIS RAPHAEL INACIO ALVARES DA SILVA CAMPOS RAPHAEL KARDEC SOUZA ROCHA RAPHAEL SIMOES PAPA RAPHAEL VAN ERPS MANES RAPHAEL YURI QUINTEL DINIZ RAPHAELLA DE CARVALHO CASSIMIRO CANDIDO DA SILVA RAQUEL ALVES DOS SANTOS RAQUEL BARBOSA DE MELO RAQUEL CRISTINA ARAUJO DE SA STRANG RAQUEL CRISTINA MACHADO RAQUEL DE ALMEIDA IRBER RAQUEL FERNANDA VIEIRA STELLA RAQUEL GROSSI BOSQUE RAQUEL MENDONCA E SILVA RAQUEL NUNES FERREIRA RAQUEL RAMALHO DA CUNHA RAQUEL RAMOS CORREA RAQUEL RIBEIRO FRAGA RAQUEL SIMAO SANTOS COZZOLINO RAQUEL TEODORO DANTAS DA SILVA RAQUEL VALVERDE DE SANTANA RAUL DE CARVALHO TERRA RAUL LUIZ CORREA RAUL PEQUENO SA CARVALHO RAYAN GONCALVES PROFETISA RAYAN LEONNE ALVES RAYANA DE ARAUJO DIAS BARBOSA RAYANE BATISTA DA SILVA RAYANE MARTINS DA SILVA RAYANNE JAMILLE NERES GOIS RAYANNE KELLY DIAS DE SOUZA RAYARA LIDIA FERREIRA SILVEIRA RAYARA NUNES DA SILVA RAYMUNDO NONATO DE FREITAS JUNIOR RAYRA EMANUELLE LOPES DE SOUZA RAYRA PONTES LEAL REBECA LORENA DO CARMO REBECA MARIA BORGES ABRUNHOSA REBECA MARIA DA SILVA LIMA REBECCA RESECK WANDERLEY DIAS REGEANE LARISSA PEREIRA DE AGUIAR REGIANE DA SILVA BARBOSA REGINA CELIA MOURA SILVA DA COSTA REGINA EMILIA REDLICH DO PRADO REGINALDO ARAUJO REGINALDO FERREIRA PAREDES REGINALDO LIRA DE ARAUJO REGIS DE AZEVEDO LOPES REGIS KUMMEL REGIS LEVINO DE OLIVEIRA REGIS LISE GERHARDT REINALDO CORNELIO REINALDO GIUSTI EGAS REINALDO TEIXEIRA TOLEDO REINALDO VIEIRA LIMA REJANE ALVES DE ARAUJO SOUSA REJANE DE SOUZA FONTES RENAN AYALA LANDIM RENAN CARLOS PIRES DA CONCEICAO RENAN CEZAR PEREIRA RENAN DE SALLES POLIANO PEREIRA RENAN DO NASCIMENTO COELHO RENAN LEITE TAVARES RENAN SILVA SANT ANA RENAN VERONEZ DRECHSLER RENAN VIEIRA DOS SANTOS RENATA ARCOVERDE FERRETTI RENATA CASTELLANO GRACIOSA RENATA CONCEICAO DOS SANTOS RENATA CORDEIRO UCHOA FLORENCIO RENATA CRISTINA DE OLIVEIRA CALAZANS RENATA CRUZ RODRIGUES RENATA DA COSTA ALFRADIQUE DIAS RENATA DA SILVA DOS SANTOS RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO RENATA DE PAULA GOMES MENEZES RENATA DE SOUZA CABRAL RENATA DOS SANTOS SOUTO RENATA FONSECA BERNARDINO RENATA GONCALVES CAMELO RENATA LOPES GUILHERMINO GROSSI RENATA LYDIA GRANJA BORGES RENATA MIYABARA GAGLIARDI CERQUEIRA RENATA MOTINHA NUNES RENATA PEDROSA DAS MERCES FERNANDES RENATA PEREIRA MATTOS RENATA RESENDE RAMALHO COSTA BARROS RENATA SANTOS SAMPAIO RENATA TEIXEIRA PETTI ANIENTO RENATA VIEIRA RENATO AMARAL RIBEIRO RENATO CARDOSO MARQUES RENATO CIDADE BAPTISTA RENATO CRUCELLO PASSOS RENATO DE ALENCAR PEREIRA PEIXOTO RENATO FERRANTE RENATO GOMES DAMAS RENATO HAMILTON DE SOUZA RODRIGUES RENATO JORGE DA SILVA RENATO JUCA MELLO DOS SANTOS RENATO KENJI SAKAUE RENATO LIMA RENATO MAIA NUNES RODRIGUES PEREIRA RENATO MARTINS DE MATOS RENATO MINEIRO DRUMMOND RENATO PACHECO DE MATOS RENATO PEREIRA RENATO RODRIGUEZ DOS SANTOS RENATO SA DE CASTRO LIMA RENATO SILVA PINTO DO NASCIMENTO RENATO TRINDADE SAMPAIO RENATO VASCONCELOS ALVES RENATO WROBEL CUNHA RENATO XAVIER CHAVES RENATO YOSHI TSUKAMOTO RENIER ROCHA DA SILVA RENILSON RIBEIRO PEREIRA RENZON MAXIMO MARTINS DA SILVA REYNALDO JOSE DOS SANTOS RHIAN PIETRO VENDRUSCOLO RICARDO ALBUQUERQUE DE OLIVEIRA RICARDO ALEXANDRE STERCHELE RICARDO ALVES SANTIAGO RICARDO ANTONIO BINOTTO DUPONT RICARDO APARECIDO MIGUEL RICARDO BARBOSA DE OLIVEIRA RICARDO BISINOTTO CATANANT RICARDO BUCCI DOS SANTOS RICARDO CALDEIRA CESAR BRASIL RICARDO CARDOSO MACHADO RICARDO CEZAR DE ANDRADE RICARDO CIDADE BAPTISTA RICARDO D ANGELO RICARDO DE PINHO COSTA RICARDO FELIPE GALDINO DE SOUZA RICARDO FELLIPE SOARES TAVARES RICARDO FENELON DAS NEVES JUNIOR RICARDO FERNANDES CLEMENTE RICARDO FERREIRA DOS SANTOS RICARDO HOLANDA VIANA RICARDO JOSE SOARES DOS SANTOS RICARDO JULIO PENNA RICARDO MAGNO BARBOSA MENDES RICARDO MARQUES ALMEIDA LIMA RICARDO NUNES RICARDO OVIDIO RIBEIRO DE CASTRO RICARDO RAPOSO XAVIER LEITE RICARDO RODRIGUES PACHECO RICARDO ROGGE CARONE RICARDO RUI NOGUEIRA BENAMOR RICARDO SENRA DE OLIVEIRA RICARDO SERGIO MAIA BEZERRA RICARDO VILLAVICENCIO NETO RICHARD REGNAUT RIGOBERT LUCHT RINALDO BALDASSARI MEDEIROS RITA ANDRADE DE CASTRO RITA DE CASSIA BARBOSA GUIMARAES FRANCISCO RITA DE CASSIA BORRALHO MENDES RITA DE CASSIA DABARIAN ANTUNES LOBATO RITA DE CASSIA LINO GUERRA RITA DE CASSIA TRINXET NOGUEIRA DE SA RITA SAYONARA SCHUELLER RIUS SEREJO DA SILVA RIVALDO RODRIGUES DE MELO FILHO RIVANE BARRETO DA SILVA ROBERT MORAIS PEREIRA ROBERTA CAVALCANTI RODRIGUES DE OLIVEIRA ROBERTA CRISTINA CARDOSO BAPTISTA ROBERTA CRISTINA FERREIRA CASTRO ROBERTA DAVID DE AQUINO SANTOS ROBERTA DEMARCO ABUD ROBERTA INGRID DA SILVA NUNES ROBERTA LIMA VIEIRA ROBERTO ARAUJO DE FARIA ROBERTO BARBOSA DE CARVALHO NETTO ROBERTO CARLOS FERNANDES ROBERTO CARLOS MACHADO ROBERTO CEBRIAN TOSCANO ROBERTO DA CUNHA E SOUZA JUNIOR ROBERTO DA ROSA COSTA ROBERTO DA SILVA FONSECA ROBERTO DO ESPIRITO SANTO TRINDADE ROBERTO DOS SANTOS CARDOSO ROBERTO FERNANDES DE SOUZA JUNIOR ROBERTO GONCALVES PEREIRA ROBERTO HUDSON BARROS ROBERTO JOSE SILVEIRA HONORATO ROBERTO KNIJNIK ROBERTO MAUL DE OLIVEIRA ROBERTO RODRIGUES FERNANDES ROBERTO SERGIO SOBREIRA LINARD ROBERTO VASCONCELLOS ROCHA JUNIOR ROBERTO VICENTE JANCZURA ROBINSON VLADENIR BOTELHO LUCAS ROBISON LUIZ FELIX DA SILVA ROBSON BARBOSA DA SILVA ROBSON BATISTA DE SOUZA

2014 - AVIAÇÃO CIVIL É DESTAQUE NA COPA

O ano da Copa do Mundo no Brasil intensificou o ritmo de trabalho de todos os servidores da ANAC. A maior operação especial organizada pela ANAC contou com a participação de cerca de 1.000 servidores, que atuaram na fiscalização da prestação de assistência e de informações aos passageiros pelas companhias aéreas e no cumprimento do planejamento de *slots* (horários de pousos e decolagens) pela aviação comercial e pela aviação geral. Também foram realizadas inspeções de rampa, para averiguar questões ligadas à segurança operacional.

Durante a Operação Copa, nos aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Galeão (RJ) e nas salas de controle a jornada era de 24 horas. Todo o esforço valeu a pena. Do ponto de vista do transporte aéreo, tudo transcorreu bem, com percentuais de atrasos de 5,9% e cancelamentos de voos de 7,8%, abaixo dos percentuais observados em períodos de alta temporada e da média internacional, que é de 15%.

Para que tudo desse certo, os esforços começaram muito antes de 2014. Mas à medida em que o evento se aproximava, o ritmo do trabalho se acelerava. Em janeiro a Agência anunciou as regras de cumprimento dos *slots* nos aeroportos envolvidos direta ou indiretamente com a Copa, com grande repercussão na imprensa.

Também teve início em janeiro o prazo para solicitações de *slots* pelas companhias aéreas para voos regulares e para a aviação geral para o período da Copa do Mundo. Foram solicitados mais de 160 mil *slots*, o que representou aproximadamente 80 mil voos incluídos ou alterados para o período.

Em março, durante coletiva de imprensa sobre as ações de tráfego e defesa aérea planejadas pela Força Aérea Brasileira (FAB) para a Copa do Mundo, no auditório do VI Comando Aéreo Regional, em Brasília, a ANAC apresentou um resumo das ações planejadas para o período da Copa.

A divulgação da Operação Copa, destinada a intensificar a fiscalização no período de 5 de junho a 25 de julho de 2014 em 42 aeroportos, dos quais 16 estão localizados nas cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014, ocorreu em 12 de maio. No mesmo período, foram anunciadas penalidades severas para operadores de aeronaves que descumprissem o planejamento da utilização de *slots* nos aeroportos coordenados para a Copa.

Em junho, a ANAC disponibilizou para empresas aéreas sistema de consulta à movimentação de pista e à disponibilidade de terminal nos aeroportos coordenados durante a Operação Especial Copa. O sistema *Online-Coordination* (OSC), utilizado por diversos aeroportos em todo o mundo, permite a divulgação dos espaços disponíveis para solicitação de *slots*.

No segundo dia de Mundial, em 14 de junho, a ANAC autuou a operadora de aeronave *Acess Canada Limited* por operar em desacordo com o *slot* (horário de pouso e decolagem) previsto e com o tempo de solo permitido, além de ter deixado de operar os demais *slots* alocados, em descumprimento à Resolução ANAC nº 316.

Durante a Operação, a Agência autuou e proibiu a empresa *Dynamic Airways* por irregularidades em voos de duas aeronaves. A empresa foi proibida de realizar operações no País no 22 de junho e a saída definitiva das duas aeronaves da *Dynamic* ocorreu após dois dias. A entrada das duas aeronaves havia sido autorizada pela ANAC exclusivamente para transporte da delegação de Gana dos Estados Unidos ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), em 15 de junho, e para o transporte de passageiros entre os mesmos locais em 21 de junho.



Folha de S. Paulo - 12/05/2014

Para garantir a aplicação das normas vigentes, a ANAC já havia autuado a operadora de aeronave *Acass Canada Limited* por operar em desacordo com o *slot* previsto e com o tempo de solo permitido, além de ter deixado de operar os demais *slots* alocados, em descumprimento à Resolução nº 316.

No dia 25 de julho, encerrou-se a Operação Copa do Mundo 2014 da ANAC. Durante o período, foram contabilizadas 236 mil movimentações aéreas (uma média de cinco pousos ou decolagens por minuto), com destaque para os baixos índices de atrasos e cancelamentos de voo registrados.

O resultado do bom trabalho realizado também foi reconhecido em Brasília. No dia 27 de agosto, a ANAC foi homenageada com o Prêmio Boa Viagem pelos serviços prestados no período da Copa do Mundo FIFA 2014.



Mas nem todo o trabalho da ANAC em 2014 girou em torno da Copa. Mesmo com o intenso volume de trabalho de preparação e acompanhamento do transporte aéreo e do funcionamento dos aeroportos durante o Mundial, a Agência manteve a execução de seus processos de rotina.

Em fevereiro, teve início a primeira etapa do Recadastramento Quinquenal de Aeronaves, colocando em prática a Resolução ANAC nº 293, de 19 de novembro de 2013. O objetivo da Agência é manter o cadastro de aeronaves civis brasileiras permanentemente atualizado.

A Agência realizou, em março, a quinta edição da Operação Voe Seguro, com participação do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), da Receita Federal e da Polícia Federal. Na operação, 90 aeronaves da aviação geral foram abordadas em solo, com emissão de 10 autos de interdição e 31 notificações de condição de irregularidades de aeronave nos 13 aeródromos de Mato Grosso (MT) e Mato Grosso do Sul (MS).



Arquivo ASCOM/ANAC

Operação Voe Seguro em 2014

No primeiro dia de abril foram assinados os contratos de concessão do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim – Galeão (RJ), concedido à concessionária Aeroporto Rio de Janeiro, formada pela *Odebrecht TransPort*, *Changi Airports International* e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). No dia 7, foi a vez da assinatura do contrato de concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (MG), concedido à concessionária *BH Airport*, formada pelo Grupo CCR, pelas operadoras *Flughafen Munchen* e *Flughafen Zürich AG*, e pela Infraero. Os dois eventos contaram com a participação da presidenta Dilma Rousseff, que também prestigiou a inauguração do Pier Sul do Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, em Brasília, no dia 16.



Élio Sales/SAC-PR

Assinatura dos contratos de Confins (esq.) e do Galeão (dir.)

Em 7 de maio, a ANAC publicou a ordem de serviço para os aeroportos do Galeão (RJ) e de Confins (MG), cujos contratos de concessão haviam sido assinados em abril. A ordem de serviço é um documento que autoriza as concessionárias a iniciar a fase de transferência das operações e a fase de ampliação do aeroporto, para adequação da infraestrutura e melhoria do nível de serviço.

Dias depois, em 11/05, foi inaugurado o novo Terminal de Passageiros do Aeroporto de Guarulhos, o TPS 3, com uma área de 192 mil m² e capacidade inicial para 12 milhões de passageiros/ano. A obra fez parte da primeira entrega de investimentos obrigatórios para a Copa do Mundo e contou também com novas pontes de embarque, novo pátio, acessos viários e estacionamentos, dentre outras facilidades.

Ainda em maio, fiscais da ANAC, como em anos anteriores, participaram de inspeções da 8ª edição da Operação Ágata, ação coordenada pelo Ministério da Defesa que atuou em regiões de fronteira.

No dia 31 de maio, após longa reunião deliberativa de diretoria, a ANAC autorizou a abertura do Aeroporto Internacional Aluizio Alves (ASGA), em São Gonçalo do Amarante (RN), que começou a funcionar no dia 1º de junho. O ASGA foi o primeiro aeroporto federal a ser concedido e construído pela iniciativa privada, com prazo de 28 anos de concessão.

No dia 6 de junho, a ANAC e a agência de aviação dos Estados Unidos (*Federal Aviation Administration - FAA*) formalizam parceria de cooperação para a vigilância continuada na fabricação de motores produzidos pela GE Celma, fábrica da *General Electric* no Brasil. A parceria surgiu após a decisão da GE de produzir no País os motores CF34-10E, utilizados nas aeronaves E190 e E195 da Embraer. O acordo proporciona à ANAC a possibilidade de trocar informações básicas sobre os processos de certificação e de familiarização com os procedimentos da *FAA*.

Em 22 de julho, a Agência publicou a Resolução nº 338, que regulamentou o procedimento de alocação *slots* em aeroportos coordenados e dispõe sobre os aeroportos de interesse do país.

No dia 23 de julho, a ANAC autuou a concessionária Aeroportos Brasil, operadora do aeroporto de Viracopos em Campinas (SP), por deixar de cumprir o prazo de 11 de maio para entrega das ampliações previstas no 1º ciclo de investimentos (Fase I-B) do contrato de concessão.

Durante a 11ª edição da feira *Latin American Business Aviation Conference & Exhibition* (Labace), no dia 12/08, a ANAC entregou certificado da aeronave EMB-550 (*Legacy 500*) da Embraer, novo modelo de avião executivo da empresa. Na mesma data foi concluído o mandato do diretor Carlos Eduardo Pellegrino.

Nos dias 26 e 27 de agosto, a ANAC sediou a realização da 86ª Reunião do Comitê Executivo da Comissão Latino-americana de Aviação Civil (CLAC), órgão responsável por exercer as funções executivas da entidade. O evento contou com cerca de 90 representantes de Autoridades de Aviação Civil da região e de organizações do setor privado membros observadores da Comissão. A reunião antecedeu a XXI Assembleia da CLAC, que ocorreu em novembro, na Guatemala, quando o Brasil encerrou seu mandato na Presidência da Comissão (2013/2014).



Arquivo ASCOM/ANAC

86ª Reunião da Comitê Executivo da CLAC em Brasília

Em 15 de setembro, a diretoria da ANAC aprovou a Emenda nº 4 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 61, que estabeleceu novos procedimentos para a emissão de licenças, habilitações e certificados para pilotos. Foram incorporados novos requisitos e comprovações de horas de voo.

De acordo com o previsto pela Resolução nº 3/2014 do Conselho de Aviação Civil (Conac), a ANAC editou a Resolução

nº 336, de 26 de setembro, que estabeleceu novas regras para a redistribuição de *slots* para a aviação regular do Aeroporto de Congonhas (SP).

A ANAC lançou, em 15 de outubro, o primeiro Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil. O documento reúne dados de 2005 a 2013 sobre a emissão de poluentes atmosféricos e servirá de base para estudos internacionais de monitoramento de emissão de gases, além de fomentar programas ambientais e de eficiência energética na aviação civil brasileira.

A Ouvidoria da ANAC divulgou, em 17 de outubro, pesquisa de satisfação realizada em um universo de 5.460 usuários atendidos no ano de 2013 e no primeiro semestre de 2014. O objetivo foi avaliar a satisfação sobre o tempo e o atendimento prestado, além da qualidade das respostas encaminhadas pela Agência. Pelos resultados, houve um aumento da satisfação dos usuários, passando de 48% (em 2013) para 66% (em 2014).

No dia 30 de outubro, foi publicada a Instrução Suplementar (IS) nº 91.21-001, que facilita o processo de autorização para a

liberação de equipamentos eletrônicos a bordo em todas as fases do voo.

Foi publicado em 4 de novembro, o programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte denominado iBR2020. O objetivo é incentivar as empresas brasileiras fabricantes de aeronaves de pequeno porte a adquirirem conhecimento na Certificação de Tipo de aviões.

A ANAC e o IBAMA realizaram, em novembro, a Operação Pôr-do-Sol, que consistiu na apreensão de aeronaves irregulares e carga proibida em Novo Progresso (PA).

Em 28 de novembro, a ANAC autorizou o Aeroporto do Galeão a receber aeronaves A380 e B747-8, as maiores operação.

Com a chegada do mês de dezembro, a ANAC reforçou sua fiscalização com a Operação Feliz 2015, no período de 10 de dezembro de 2014 a 11 de janeiro de 2015, nos 12 principais aeroportos do país.

O mercado em 2014

Em 2014, o avião foi responsável pelo transporte de 63,0% dos passageiros em viagens interestaduais com distâncias superiores a 75 km, enquanto o ônibus foi o meio utilizado por 37,0%. A oferta por transporte aéreo manteve-se estável em 2014. Do ponto de vista de assentos-quilômetros oferecidos (ASK) observou-se aceleração da oferta, com crescimento de 5,1% em 2014, ante alta de 1,5% em 2013. Sobre a demanda de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), o comportamento foi bem semelhante, com um crescimento em 2014 de 7,5%. Contabilizando-se os voos domésticos e internacionais, foram transportados em 2014 117,2 milhões de passageiros pagos, por empresas brasileiras e estrangeiras. Este número representou um aumento de 138,6% nos últimos 10 anos. No mercado doméstico, o aproveitamento das aeronaves em voos domésticos em termos de RPK/ASK também alcançou em 2014 o seu maior valor em dez anos, com uma taxa de 76,1%. Um total de 164 aeroportos recebeu voos regulares ou não-regulares em 2014. A frota de aeronaves registradas no Brasil foi de 21.438 aeronaves, 3,7% maior do que o registrado no ano de 2013. Os dados incluíram jatos das grandes companhias aéreas, aviões e helicópteros particulares, táxis-aéreos, aeronaves usadas na agricultura, em escolas de aviação e em reportagens, além de experimentais, balões e dirigíveis. A tarifa média do valor dos bilhetes aéreos praticada pelas empresas brasileiras em 2014 foi de R\$ 323,32.

A SELEÇÃO DA ANAC NA COPA

"A Operação Copa do Mundo propiciou que as áreas finalísticas da ANAC atuassem de forma simultânea, possibilitando que todas as normas da ANAC fossem fiscalizadas em conjunto. Isso permitiu que todos os aspectos regulados pela Agência fossem cobrados dos regulados e propiciou que a aviação civil contribuísse de forma positiva para o sucesso da Copa do Mundo no Brasil. Houve o envolvimento de todas as áreas da ANAC para o sucesso da Operação Copa do Mundo e a atitude proativa de todos os servidores permitiu que os resultados das fiscalizações atingissem os objetivos propostos." **Claudio Ianelli, GGAF**



"O excelente resultado da Operação Copa do Mundo deveu-se ao seu planejamento, que durou mais de dois anos, e ao trabalho integrado de fiscalização sobre os direitos e informação aos passageiros e sobre a segurança operacional. A descentralização da atuação da ANAC, sob a coordenação da GGAF, permitiu que a Agência acompanhasse, em tempo real, os acontecimentos do sistema de aviação civil, integrando todas as áreas da Agência no desenvolvimento de um objetivo comum. A principal lição deixada é a de que o trabalho em equipe é essencial para uma operação bem feita. A fiscalização reforçada e constante traz mudança de postura do regulado e tem efeitos positivos para o setor." **Marcelo Lima, GGAF**

"Em 2007 a FIFA ratificou o Brasil como país sede da Copa do Mundo de 2014, gerando uma série de encargos ao Governo Federal para o planejamento do evento de tamanha magnitude. Diante da missão proposta, a ANAC desempenhou brilhantemente as atribuições em consonância com as políticas estabelecidas pela administração central, adotando medidas necessárias ao atendimento do interesse público no desenvolvimento da aviação civil brasileira. Para exercer suas competências de forma ainda mais célere durante o evento, a Agência multiplicou esforços em vários aeroportos, empregando efetivo extraordinário de servidores, bem como esteve envolvida 24 horas por dia na sala máster do Centro



de Gerenciamento de Navegação Aérea. A Copa do Mundo FIFA de 2014 foi um grande desafio para todos e, do ponto de vista da aviação civil, asseguramos vitórias para a ANAC e para a sociedade, graças ao brio e dedicação do excelente time de servidores da Agência." **Regina Neves, GGAF**

"A Operação Copa do Mundo foi um sucesso. Atribuímos a esse resultado a efetiva participação dos servidores lotados nos 22 Núcleos Regionais de Aviação Civil aliado ao planejamento dedicado ao evento. O maior legado para a ANAC foi o fortalecimento do nosso corpo técnico, tornando a atuação conjunta uma realidade. O legado para a sociedade foi o fortalecimento da confiança no sistema de aviação civil."

Daniela Tomazzetti, GGAF



"A Operação Copa foi sem dúvida um desafio para todos da ANAC. Mas para a GGAF, a Operação Copa do Mundo foi uma prova de fogo. Afinal, a GGAF foi idealizada com esse grande evento agendado. Nos preparamos por mais de dois anos para a Copa, ou seja, desde a criação da gerência. O sucesso da operação se deu devido o alinhamento dos ideais, desde a Diretoria até os Núcleos Regionais. O resultado não poderia ter sido nada menos que sucesso!" **Daniel Branco, GGAF**

"Participar do planejamento e da Operação Especial da ANAC na Copa do Mundo foi uma experiência profissional e pessoal engrandecedora. Pude conhecer melhor como outras superintendências trabalham e perceber o engajamento dos servidores e da Diretoria. Realizar simultaneamente uma fiscalização em 42 aeroportos no Brasil foi um desafio que superamos com esforço e dedicação de todos. O resultado foi o sucesso do evento e, principalmente, do transporte aéreo, com reconhecimento e diversos elogios. Me orgulho muito do trabalho realizado! As experiências adquiridas serão de grande importância para nosso próximo desafio: Que venham os Jogos Olímpicos de 2016!" **Julianara Gomes, GGAF**



HÉLIO TARQUINIO JUNIOR

Gerente-Geral da Gerência Geral de Aeronavegabilidade Continuada

Perfil

Hélio Tarquinio Junior, engenheiro mecânico, trabalha com certificação aeronáutica muito antes da criação da ANAC. Começou sua carreira na aviação há 31 anos. Da faculdade foi direto para o mestrado de Engenharia Aeronáutica e Mecânica do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e ingressou no Centro Técnico Aeroespacial (CTA), na então Divisão de Homologação Aeronáutica do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial-IFI do CTA, ambos ligados, à época, ao Ministério da Aeronáutica, cujos profissionais e atividades migraram para a Agência quando de sua instituição em 2006. Na ANAC, integra a Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), onde foi gerente

da Gerência de Programa (GCPR), de 2007 à 2010, Gerente-Geral de Certificação de Produto Aeronáutico (GGCP), de 2010 à 2014, e, desde janeiro de 2015, é titular da Gerência-Geral de Aeronavegabilidade Continuada, em Brasília. Conheça um pouco da história da certificação e da ANAC, contada por este protagonista no assunto.

Como evoluiu o processo de certificação no País?

A atividade de certificação começou ainda no Ministério da Aeronáutica, há muitos anos. Na década de 70 intensificou-se com a necessidade de certificação do EMB-110 Bandeirante e posteriormente sua comercialização com os Estados Unidos e continuou com a certificação do EMB-120-Brasília, nos anos 80, e do ERJ-145, nos anos 90.

Em 2001 passamos por uma fase crítica, quando houve uma auditoria da *Federal Aviation Administration (FAA)*, que considerou que a nossa capacidade técnica para condução do processo de certificação estava comprometida, isso durante a certificação do Embraer 170, primeiro jato de grande porte da empresa. Disseram que não aceitariam nenhum pedido adicional de certificação da Embraer (empresa brasileira fabricante de aviões

comerciais, executivos, agrícolas e militares) enquanto não demonstrássemos capacidade técnica adequada para condução de um processo de certificação nos moldes aceitáveis pela *FAA*. Houve, então, uma paralisação das nossas atividades e apenas os processos em andamento continuariam, mas, naquele momento, os órgãos de Governo decidiram se empenhar para mudar o patamar da certificação. Depois dessa dificuldade, começamos a estruturar o modelo que usamos hoje na ANAC, na parte de certificação, no qual temos várias áreas com especialistas diversos em cada uma delas, sendo áreas específicas de ensaios em voo e integração, estruturas e interiores, propulsão e sistemas mecânicos e sistemas eletro-eletrônicos e *software*. Assim fomos desenvolvendo especialistas em cada uma dessas tecnologias e aprimorando o processo como um todo.

A sua história na certificação coincide com a história da ANAC. Como foi?

Eu me formei em 1983 em Engenharia Mecânica na Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e logo depois, no mesmo ano, fui fazer um mestrado no Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) em Engenharia Mecânica e Aeronáutica. Logo depois, em 1984, tive a oportunidade de começar a trabalhar na certificação, pois estavam recrutando engenheiros no ITA para compor a equipe e entrei na área de ensaios em voo, onde atuei por 15 anos. Trabalhava com *performance* (desempenho) de aeronaves, toda a parte de cálculos de desempenho em pista, decolagem e pouso, e desempenho em subida e aproximação e manuais de voo. Era uma época em que a indústria estava começando a se desenvolver e posso até me considerar privilegiado porque peguei a fase em que a Embraer estava se consolidando como fabricante de aeronaves na categoria transporte (RBHA 25) e tudo estava acontecendo ao mesmo tempo. Como a Embraer era estatal na época, todos nós éramos do Ministério da Aeronáutica e eu fiquei emprestado por quatro meses na Embraer, trabalhando com certificação e vivendo o dia-a-dia da empresa na fase final de certi-

ficação da aeronave EMB-120-Brasília. Isso para mim foi um grande aprendizado. Depois tive a oportunidade de fazer cursos de *performance* de aeronaves na *Boeing* (corporação multinacional norte-americana de desenvolvimento aeroespacial e de defesa), que era referência na época, e é até hoje, em projeto de aeronaves de grande porte. Fiquei 45 dias nas instalações da empresa em Seattle-EUA, e isso tudo foi me capacitando a atuar nessa área de ensaios em voo. Depois passei a atuar na equipe de coordenadores de programas de certificação. Nesse momento fui coordenador de certificação de programas da Embraer. O primeiro deles foi o EMB 135BJ e depois teve também o EMB 145XR e vários outros. Também coordenei vários programas de validações de aeronaves estrangeiras.

Isso pelo Ministério da Aeronáutica?

Sim. Na época já era o Comando da Aeronáutica. Como disse, além dos processos de certificação dos produtos nacionais, também participei de várias validações de produtos estrangeiros, que é outra atividade de certificação. Como as autoridades estrangeiras validam os nossos produtos, nós também validamos os produtos que vêm

Foto cedida por Hélio Tarquínio Júnior



de fora para cá, como as aeronaves da *Airbus*, *Boeing*, *Cessna*, *Bombardier*, *Dassault*, etc. Participei de vários desses projetos de validação desde os anos 90, acho que o primeiro foi do MD 11, avião da *Douglas* na época, hoje *Boeing*; *Fokker 100* e *050*; *De-Havilland Dash-8*; *ATR 42* e *72*; *Boeing 737NG*, *777*, *767F*, *BBJ*; *Cessna 525A*, *560XL*, *Citation X*, *182* e *206 Glass Cockpit*; *Airbus A319*, *320*, *321*, *310*, *330*; *Bombardier RJ*, *Challenger 604*; *Dassault Falcon F900EX* e *F2000*, Helicóptero russo *Mi-171A*; aeronave anfíbia russa *Beriev Be103*; etc.

E pela ANAC?

Na ANAC coordenei os processos de certificação dos modelos Embraer EMB-500 (*Phenom 100*), EMB-505 (*Phenom 300*).

Iniciei, em 2008, a coordenação do EMB-550 (*Legacy 500*) e validações do *Cessna 510 Mustang*, *Bombardier Global Express* e *Dassault F7X*. Tenho uma foto da equipe de validação que coordenei do *Cessna 510 Mustang*, já na ANAC, em 2007. Essa foi a maior equipe de validação que a gente montou na Agência, porque esse projeto era concorrente da Embraer (o modelo *Mustang* é concorrente do *Phenom 100*). A Embraer, na época, fez uma carta para a ANAC querendo reciprocidade de tratamento dos projetos, como já fazíamos, mas tomamos ainda mais cuidado nesse projeto a fim de usar as mesmas regras, exatamente a mesma base de certificação que foi aplicada. Tivemos especialistas de várias áreas na equipe que fez a visita técnica na *Cessna*, 12 no total, mais o coordenador.

Com a criação da ANAC, o corpo técnico do Centro Técnico Aeroespacial (CTA) veio para a Agência. Como foi essa transição?

Nem sentimos porque a atividade desenvolvida é a mesma. Não houve impacto porque a gente continuou fazendo a mesma coisa que fazíamos lá, só que sob outra direção. Do ponto de vista administrativo, o processo tornou-se mais ágil e por um lado a gente ganhou com a alteração para a ANAC. A atividade não mudou até

hoje e não vai mudar pelos próximos anos também. Vai mudar, e deve mudar, a forma de ser fazer, mas a atividade é estritamente técnica, de *safety* (segurança de voo), então isso não vai acabar. Foram redistribuídos do CTA para a ANAC aproximadamente 65 pessoas, sendo 45 do quadro de C&T e aproximadamente 20 contratadas pela Lei nº 8745. Como esse número não era o suficiente, recebemos 90 especialistas concursados para compor a equipe de certificação, até porque os contratados pela Lei nº 8745 estavam com seus contratos se encerrando. Atualmente (2015) a equipe de certificação é composta por aproximadamente 110 pessoas que atuam na unidade regional da Agência na cidade de São José dos Campos (SJC), em São Paulo.

“[...] o processo tornou-se mais ágil e por um lado a gente ganhou com a alteração para a ANAC.”

Quantas aeronaves a ANAC certificou?

Depois da criação da ANAC fizemos quatro certificações de projetos novos de aeronaves nacionais, mas de produtos e de modificações de projetos existentes, o que chamamos de adendo ao certificado e Certificado Suplementar de Tipo-CST, isso fizemos bastante.

Em 2014 a ANAC certificou a aeronave Embraer 550 (Legacy 500). Quanto tempo levou esse trabalho?

No dia 12 de agosto de 2014, certificamos o Embraer 550 (*Legacy 500*), cujo processo teve início no final de 2008, com as primeiras reuniões de apresentação do projeto. Em 2009 houve a aplicação, que foi o pedido de certificação formalizado, e começaram as reuniões técnicas de familiarização com o produto e definição de base de certificação, que são etapas importantes do processo, nas quais é possível conhecer o projeto.

Em um projeto desse porte e de longa duração, como é essa organização?

Cada um cuida da sua parte. No momento da aplicação do pedido de certificação, estuda-se o projeto e designa-se um coordenador do projeto que vai trabalhar com uma equipe de especialistas por tecnologia. Nesse aspecto, vejo hoje que nos estruturamos bem para isso, nossa equipe de certificação adquiriu muito conhecimento técnico, e temos uma experiência reconhecida mundialmente, pois terminamos a aprovação desse projeto em 12 de agosto de 2014 e poucos meses após houve a validação nos Estados Unidos e, logo depois, na Europa.

Um ano depois a ANAC certificou mais um modelo, correto?

Sim. Um ano depois, em 11 de agosto de 2015, certificamos o novo modelo que é o Embraer 545 (*Legacy 450*), com a entrega do certificado do modelo derivativo, que, na realidade durou um ano a mais, pois, por ser derivativo, várias comprovações de requisitos migraram do projeto inicial (Embraer 550). É um modelo com dimensões menores, com a mesma cabine e com os mesmos equipamentos. Por causa do tamanho e algumas alterações estruturais, o trabalho de certificação durou mais um ano. Esse projeto também foi validado nos Estados Unidos e Europa poucas semanas após a nossa certificação.

Como é a avaliação de cumprimento de requisitos?

Temos uma gama de dois a três mil requisitos para serem verificados ao longo do projeto de uma aeronave categoria transporte. Há requisitos que são comprovados por análise e outros que você comprova por inspeção e por ensaio. Normalmente, a parte de ensaio em voo fica mais para o final, quando se tem maior maturidade de projeto e com várias horas de voo no protótipo. A comprovação do cumprimento de requisitos de ensaios em voo geralmente é a parte final. Após a conclusão de todo o cumprimento de requisito é feita a verificação com toda a documentação e a empresa atesta que cumpriu todos os requisitos. A fase final vem com a publicação



dos manuais (de voo, de peso e balanceamento e a lista mínima de equipamentos, a *Master MEL*). Todos esses documentos têm que ser aprovados pela autoridade, que no Brasil é a ANAC e, após toda análise dessa documentação, emitimos o Certificado de Tipo-CT. Temos também o *Maintenance Review Board* (MBR), documento que também é aprovado pela ANAC e, paralelamente, as autoridades estrangeiras envolvidas na aplicação do fabricante (pedido de certificação) acompanham conosco esse projeto, por meio de reuniões periódicas. Com esse acompanhamento, o processo de validação por parte das outras autoridades torna-se mais rápido. Ao aprovarem o nosso produto, ele pode ser vendido, usado e operado no país da autoridade.

Isso ocorre por meio de acordos de cooperação?

Sim. Existem acordos bilaterais, como é o caso da *FAA*. Com a *European Aviation Safety Agency* (EASA), temos acordos de certificação, e, com o *Transport Canada Civil Aviation* (TCCA), do Canadá, também.

Em 2015 participamos, pela terceira vez, da reunião anual do *Certification Management Team* (CMT), evento anual entre as autoridades de certificação. A reunião, de alto nível, foi realizada na sede da ANAC, em Brasília, onde as quatro autoridades reuniram-se para tratar da harmonização de requisitos de certificação e discutir a visão de futuro da regulação do setor. Os representantes assinaram o *CMT Charter*, documento que oficializa a existência do grupo e delinea seus objetivos e forma de atuação. A participação da ANAC no CMT reflete a importância e o reconhecimento internacional do trabalho da Agência no contexto de certificação de produto aeronáutico.

Isso é um reconhecimento?

É o reconhecimento da nossa capacidade técnica. Isso foi um trabalho que, como eu disse, começou nos anos 60, passou pela turbulência de 2001, quando nós estivemos no fundo do poço, segundo a auditoria da *FAA*. Eles constataram que a nossa capacidade técnica estava deteriorada por conta de vários problemas na economia do país e no Governo, com baixos salários e evasão do pessoal. Naquela época fez-se um planejamento para chegar

“ [...] entramos no seleto grupo das quatro maiores autoridades de certificação do mundo. ”

onde estamos hoje. Foi a reestruturação do setor de certificação que culminou com a contratação temporária de pessoal experiente (Lei nº 8745) e, posteriormente, com a criação da ANAC, a realização de concursos e treinamento específico para esse pessoal concursado. Agora, a participação da ANAC no CMT reflete a importância e o reconhecimento internacional do trabalho da Agência no contexto de certificação de produto aeronáutico, pois entramos no seleto grupo das quatro maiores autoridades de certificação do mundo.



Quais são os desafios na certificação?

No início, quando a gente recebeu novos servidores, muitos não tinham experi-

ência, mas hoje o pessoal está capacitado e especializado, pois investimos em treinamentos específicos para eles. Com o segundo concurso da Agência (em 2009) recebemos especialistas com experiência, que vieram da indústria, acho que umas 25 pessoas só da Embraer, e as coisas foram evoluindo. A certificação é uma área em que se leva muito tempo para formar e é muito importante a experiência. Além disso, nessa área de certificação é necessário trabalhar em conjunto com a indústria, pois a tecnologia está desenvolvendo todo

dia. Também acho que a ANAC deveria criar mais condições para o desenvolvimento dessa indústria de produtos além de aeronaves, porque hoje nós não temos nenhum fabricante de motor no Brasil. Desenvolvemos o Programa de Fomento à Certificação de Projetos de Aeronaves de Pequeno Porte, o iBR2020, que é um caminho para os pequenos fabricantes, para a aviação geral e é um fomento com contrapartida da indústria que vigorará até 2020. Temos feito algumas ações, mas ainda são poucas.

Como você vê a ANAC daqui a 10 anos?

Espero que a ANAC daqui a dez anos mantenha o foco na segurança de voo, logicamente, mas que o perfil técnico dos seus especialistas seja mais voltado para o viés técnico mesmo. Nós temos um corpo técnico muito bom e daqui a dez anos esse pessoal vai ter adquirido ainda mais experiência, baseando-se mais em decisões com argumentos técnicos e menos focado na letra da lei, vamos dizer assim, pois muitas coisas não são feitas por estar ou não estar previsto na lei, mas as coisas evoluíram, a tecnologia evoluiu e a lei ficou para trás. É preciso criar mecanismos para termos uma convicção técnica de fazer as coisas acontecerem independentemente do

que está escrito na lei. Vou dar um exemplo: em uma inspeção de rampa, uma aeronave pode ser impedida de voar por não estar com o certificado de aeronavegabilidade a bordo, o que é um requisito que está no nosso Código Brasileiro de Aeronáutica. Mas o que é o certificado de aeronavegabilidade? É um papel exigido porque a lei é de uma época que não havia como checar o certificado via sistema, utilizando a internet. Então não justifica pararmos uma aeronave com 100 passageiros porque ela não está com certificado a bordo, sendo que você tem evidências que o certificado está emitido e que tecnicamente a aeronave está aeronavegável, portanto segura para voo. Logicamente, precisamos sempre do respaldo legal e disso nós não podemos abrir mão, mas existem situações em que a gente tem que ter bom senso para analisar e fazer. Temos que tentar tornar o CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica) e nossos regulamentos mais flexíveis e menos prescritivos, não comprometendo a segurança, mas condizendo com a realidade. Quero que isso aconteça nos próximos dez anos, que consolidemos nossa posição no CMT e que venham mais projetos e mais indústrias de produtos aeronáuticos se desenvolvam no país, além daqueles projetos que já temos planejados até 2020.





2015



ROBSON FERREIRA DA SILVA ROBSON MARTINS DE SANTANA PIRES ROBSON NOGUEIRA DOS SANTOS ROBSON PORTUGAL DE CARVALHO ROBSON RIBEIRO DA SILVA ROBSON VIEIRA MAGALHAES ROBSON XAVIER DA SILVA RODOLFO KOELLER RODRIGUES VIEIRA RODOLPHO MENDES RODRIGUES RODRIGO ANTUNES DE BRITO RODRIGO AUGUSTO DE SOUZA RODRIGO AYRES PADILHA RODRIGO CAETANO SOUSA RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO RODRIGO CARNEIRO BICALHO RODRIGO CASTILHO DOS SANTOS RODRIGO CAVALCANTE NUNES MORAES RODRIGO CESAR FRANCA DE ALBUQUERQUE RODRIGO CETRULO PONTES RODRIGO CEZAR PRIMON SAVAZZI RODRIGO COELHO DE ALMEIDA RODRIGO CORAZZA GATTO RODRIGO CORREA DE SOUZA GUSMAO RODRIGO COSTA DA ROCHA RODRIGO COSTA DE FARIA RODRIGO COSTA FERREIRA RODRIGO D ANGELO CAVALLARI RODRIGO DE JUNQUEIRA BASTOS SANTOS RODRIGO DE MOURA REIS RODRIGO DE SOUSA RODRIGUES RODRIGO DO NASCIMENTO MONTEIRO RODRIGO DUARTE MAGALHAES RODRIGO EDUARDO ROSA RODRIGO EPAMINONDAS DA SILVA RODRIGO FERFOGLIA POSSEBON RODRIGO FERREIRA DE OLIVEIRA RODRIGO FIGUEIROA VILELA RODRIGO FLORIO MOSER RODRIGO GOMES VIEIRA RODRIGO GONDIM DO AMARAL RODRIGO HIRAYAMA RODRIGO HONORATO MATOS RODRIGO JORGE CHEREM RODRIGO JOSE BUCCI RODRIGO KANTEK ZADUSKI RODRIGO LEANDRO DE CARVALHO RODRIGO MARADEI MIRANDA RODRIGO MARTINS BASTOS RODRIGO MARTINS SOARES RODRIGO MENDES CARVALHO DE SOUZA RODRIGO MENEZES FERNANDES RODRIGO MORAIS LOYOLA RODRIGO MOTA NARCIZO RODRIGO NEVES MARTINS RODRIGO NOUTEL MIRANDA RODRIGO ORTOLA TORRES RODRIGO OTAVIO ARAGAO MARTINIANO FERREIRA RODRIGO OTAVIO DA SILVA VIANA RODRIGO OTAVIO RIBEIRO RODRIGO PEREIRA DAMASIO DA SILVA RODRIGO PIMENTA DE FIGUEIREDO RODRIGO RIBEIRO ALENCAR RODRIGO SANTANA RODRIGO SERRANO ZABALA RODRIGO VALERIO MAGALHAES RODRIGO VASCONCELLOS PEZZONI RODRIGO VIANA TORRES RODRIGO VIEIRA MACHADO DE MORAES ROGER BARRETO RIBEIRO ROGER THIAGO DE LIMA ROGERIO ANSELMO DOS SANTOS ROGERIO BENEVIDES CARVALHO ROGERIO BRITO DE OLIVEIRA ROGERIO DA SILVA HAMADA ROGERIO DE SA ARRAIS ROGERIO DO NASCIMENTO ROGERIO EMILIO DE ANDRADE ROGERIO FRAUENDORF DE FARIA COIMBRA ROGERIO PECCI FILHO ROGERIO POSSI JUNIOR ROGERIO TADEU INACIO DE MENEZES JUNIOR ROGERIO TEIXEIRA COIMBRA ROMEU RODRIGUES DA VEIGA FILHO ROMULO BUCKENTIN DE ALMEIDA LIMA ROMULO PERICLES VARELA GOMES RONALD DE SOUZA RONALD FERDINAND STAHLKE RONALD HOLANDA CAVALCANTE RONALD JORGE F CROMACK RONALDO CASTRO RIBEIRO RONALDO COSTA DIAS RONALDO DE OLIVEIRA CAVALCANTI RONALDO FERNANDES NOGUEIRA DE ARAUJO RONALDO FERREIRA DOS SANTOS RONALDO HENRIQUE DA ROCHA PEIXOTO RONALDO NIEMEYER ROLIM ARRUDA RONALDO NUNES DA SILVA RONALDO SANTOS CARDEAL RONALDO SEROA DA MOTTA RONALDO WAJNBERG GAMERMANN RONAN ALMEIDA DE BARROS RONE DA COSTA PONTE RONEI SAGGIORO GLANZMANN RONERSON AUGUSTO FERREIRA RONEY DA CONCEICAO MADEIRA RONNIE COUTINHO DE SOUSA ROQUE FELIZARDO DA SILVA NETO ROSALINA VIEIRA DUARTE ROSANA DA SILVA ROSANA DE OLIVEIRA GRECCO ROSANA GOMES DA SILVA ROSANA ROQUE VAZ ROSANE GERVASIO NEVES RONDINELLI ROSANE LINO DE VASCONCELLOS ROSANE SILVERIO DE OLIVEIRA ROSANGELA APARECIDA ELIAS ROSANGELA DE ALMEIDA PEREIRA ROSANGELA DE ARAUJO CHAVES DANTAS ROSANGELA DOMINGUES DO NASCIMENTO ROSANGELA MARIA VITAL RANGEL ROSEANE SANTANA NASCIMENTO ROSEMBERG ANDRE DA SILVA ROSIANE ELISABETH DA SILVA ROSILENE DE JESUS CABRAL CARVALHO ROSINEIDE SIMOES DE LIMA ROSIVALDO DOMINGUES SA ROZANA PEREIRA DE CARVALHO RUAN FELIPE MENDES BERNARDES RUBENS ALBERTO GORGONE RUBENS CARLOS VIEIRA RUBIA APARECIDA SOUZA OLIVEIRA RUBIA CRISTINA BAHIA BRITO RUDERICO VASCONCELLOS ALVES BENITES GOMES DO NASCIMENTO RUI CARLOS JOSINO ALEXANDRE RUI MASAHIRO SAWADA RUTH BEATRIZ SANTANA DE ARAUJO RUTH CLEA GOMES FERREIRA RUTH REGINA DOS SANTOS GOULART RUY MESSIAS DE MENDONCA RUY VITOR FREIRE BENVINDO SABRINA BARBOSA FANTAPPIE SABRINA DAMASCENO BORN DE BARROS SABRINA RODRIGUES GONCALVES NUNES DA ROCHA SAFIRAMM NS RODRIGUES SANTOS SALVADOR DE OLIVEIRA FERREIRA NETO SAMARA ALECRIM SARDINHA SAMARA NUNES TEIXEIRA SAMARA REISINGER BEZERRA SAMILA TAMIRIS BALICO DA SILVA SAMILA TEIXEIRA DE LIMA SAMIR MONTENEGRO MEDEIROS SAMIR PRADO DAUD SAMUEL LIMA MUNDIM SAMUEL LOUZADO BASTOS SAMUEL LUIZ SOUZA OLIVEIRA SAMUEL MEZO SAMUEL RICARDO FARIAS PIRES SAMUEL SILVA CRUZ SANDER CARNEIRO SANDOVAL JOSE PEREIRA RUFINO SANDRA DE SOUZA MATOS SANDRA ELIZABETH DUARTE DE OLIVEIRA REDER SANDRA EUNICE PIMENTEL SQUIRES SANDRA FERNANDES BRAGA SANDRA HELENA SIMOES DA SILVA SANDRA PELLEGRINI LIOTTI SANDRA SILVA ERNANDES SANDRA XAVIER GENTILE DE MELLO SANDRO APARECIDO BALDACIN SANDRO BRANDI ADAO SANDRO KURRLE SANDRO VIEIRA DA ROSA SARA EMANUELE SILVA DE MENDONCA SARA MARQUES DA ROCHA SARA NERI DE CAMPOS MARIANO SARA SANTOS SOUSA MELO ALBERTO SARAH FRANCA ROCHA SARAH SILVA BORGES SAULO GONZAGA DA CRUZ PEREIRA SAULO VINICIUS SERAFIM PORTUGAL SAVANNAH ALBUQUERQUE QUEIROZ SAVIO DI PABLO SALIBA FERREIRA SAVIO VALVIESSE DA MOTTA SEBASTIAO CARLOS DE SOUZA SEBASTIAO EBENESIO FRANCELINO SEBASTIAO FIGUEIREDO JUNIOR SEBASTIAO RODRIGUES DA SILVA SERGIO ALBERTO MOREIRA LEITE DOS SANTOS SERGIO ALBRECHT CORREA DE SOUZA SERGIO ALEXANDRE RAU SERGIO ALEXSANDER LEITAO SERGIO ALVES BERTOLDI DE SOUZA SERGIO ANTONIO MEIRA DA SILVA SERGIO DAVID ALVES DO NASCIMENTO SERGIO EDUARDO DE OLIVEIRA FARIA SERGIO EDUARDO DE OLIVEIRA NETTO SERGIO GESTEIRA COSTA SERGIO HENRIQUE BORGES DA CRUZ SERGIO KOCH SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS SERGIO LUIZ MENEZES DOS SANTOS SERGIO MARTINS CARVALHO SERGIO PAULO DA SILVA PIMENTEL SERGIO PEDRO NOVAIS SERGIO PINHEIRO SIMOES SERGIO RAMOS FAVARINI SERGIO RICARDO SANTILLI SERGIO ROBERTO DE ANDRADE JUNIOR SERGIO ROBERTO FERREIRA MACHADO SERGIO RODRIGUES DE PAULA SERGIO SODRE DE SOUZA SERGIO VALENTE PEREIRA LIMA SERGIO VINICIUS CANTUARIA QUINTINO SETH EMANUEL COUTO MELO FILHO SEVERINO CARNAUBA SOBRINHO JUNIOR SEVERINO FLAVIO DANTAS GUERRA BARRETTO SEZISNANDO SERODIO GARCIA PAES SHAIANA LELLICE MORAIS CAMPELO SHARLYNN MARGERY DE JONGH MARTINS SHEILA MARIA DA CONCEICAO SHIRLEIA SILVA DE CARVALHO SIDNEI CAVALCANTE DA SILVA SIDNEI JOSE DA COSTA JUNIOR SIDNEY AUGUSTO GOMES SIDNEY LAGE NOGUEIRA SILAS SANTOS OLIVEIRA SILVANIA MARIA BATISTA NAPOLEAO SILVANIA MARQUES MOURA SILVIA DE SOUZA BARBOSA SILVIA HELENA FRENEDA SILVIA PINHEIRO CARVALHO SILVIA REGINA MACEDO DE SOUZA SILVIO BRESSAN DE SOUZA TROVOES SILVIO CESAR SOARES DE OLIVEIRA SILVIO DE QUADROS SILVA SILVIO FURTADO HOLANDA SILVIO GABRIEL DA SILVA SILVIO MARCELINO DE OLIVEIRA FILHO SILVIO PAIVA DE ABREU SIMONE AQUINO MARTINS DE CASTRO SIMONE CAMPOS RODRIGUES SIMONE DO SOCORRO SOARES LIMA SIMONE EDUARDA COSTA DA SILVA SIMONE FEIJO RODARTE SIMONE FERREIRA SIMAO SIMONE GAMA ANDRADE SIMONE GESSER SIMONE GORETTI AZEVEDO DE CAMPOS SIMONE HAASE KRAUSE SIMONE NOBREGA SOUSA SIMONE PEREIRA DE OLIVEIRA SIMONE PINHEIRO ALVES SCHUMANN SIMONE RODRIGUES CAMPOS RUAS SIMONE SALVATORI SCHNORR SIMONE SERVATO FERREIRA SIMONE SUGANUMA GUILHON SIMONY MARCELINA DOS SANTOS SIONE MARIA BRITO SALV SIRLAN DE CASTRO MEDEIROS SIRLEIDE AIRES TAVARES SOLANGE AIRES TAVARES MONTEIRO SOLANGE PAIVA VIEIRA SOLANGE REGINA KULNIG DE BRAGANCA MEGDA SONIA CARNEIRO DA SILVA SONIA CRISTINA LOPES MACHADO SONIA DAS DORES DE ALBUQUERQUE SONIA REGINA FONTES MAILLO DE LEMOS SONIA RODRIGUES E SILVA SONIA SOUTO PAUFERRO BARCELLOS SORAIA SANTANA CAPELLO SORAYA VIEIRA GOMIDES STEFAN SANTI STEFANE LIMA COENTRO STEFANNYE MOREIRA CAVALCANTI MARIANO STEFFANY NAOMI SOLLA STELA GALDINO FREITAS DOS SANTOS STELIO COSTA MELO ALBERTO STELLA SILVIA DIAS STENIO CAMPANHOLA NEVES STEVAN CARNEIRO DE MENDONCA KNEZEVIC SUELEN DE SOUZA RANGEL SUELEN MENEZES DA SILVA SUELI MARTINS DE MACEDO SUELI NERY SUELLEN DE LIMA SARDINHA SUELLEN LIMA DO NASCIMENTO SUELY CONCEICAO BELFORT DOS SANTOS SUELY DA SILVA OLIVEIRA SUSANA CARVALHO LUSTOSA LAGES SUSANE BRANDAO SILVA SUSAYNA TAYNA DA CUNHA SOUSA VIANA SUZANA BARBARA PELLUSO DE OLIVEIRA RIBEIRO SUZANA VIEIRA BASILIO DA MOTTA SYDNEI BAPTISTINI DO AMARAL FARTO JUNIOR SYLVIA BARUDE DE LIMA SYLVIA CRISTINA SAIDY CLEMENTE SYLVIA REGINA PALHEIRO SYLVIO JOSE COELHO DE SOUZA TABATA CAROLINE DE ASSIS TADEU SPOSITO DO AMARAL TAIANA SARDINHA LOBATO TAINA GOMES DA COSTA SANTOS TAINA PINHEIRO DUARTE TAINA REARE SANTOS RAMALHO TAINA ROSSI VALONI TAIS DOS SANTOS SOUZA TAIS DOS SANTOS VILAS BOAS TAIS MARQUES DA FONSECA DA SILVA AUGUSTO TAISA NEVES SALES TAKAHARU UCHINO TALINY DE SENNE SILVA TALITA ARMBORST TALITA BEZERRA VIEIRA TALITA GABRIELA VICTORIANO TALITA RAMOS DE SOUSA TALITA RIBEIRO XAVIER DE OLIVEIRA TALITHA MIRANDA DE SOUZA TALLES LEMOS BATISTA TALLITA RODRIGUES CABRAL TALUYA GOES DE FARIAS ALVES BEZERRA TAMERA VINHAS DA SILVA TAMIRES CRISTINE DIAS DOS SANTOS TAMIRES DA SILVA OLIVEIRA TAMIRES FERNANDES LIMA TAMIRES LONGO DA COSTA TAMIRES SIMPLICIO MARINHO TAMYRES LOPES DA SILVA NERY TANIA CRISTINA DE OLIVEIRA VIEIRA ALVES TANIA DE CASTRO GIANINI TANIA LOPES PIMENTA TANIA NOVAES JOIA TANIA PIMENTEL TELLES TANIA REGINA BARRETO ROCHA TANISE SCALVENZI DA SILVA TARCIANA DE OLIVEIRA LEITAO TARIK PEREIRA DE SOUZA TATHIANA REIS MARQUES DE SEIXAS TATIANA ANA FEITOZA DE SOUZA TATIANA AUGUSTA MONTEIRO MESQUITA TATIANA DE MIRANDA JORDAO TATIANA DE OLIVEIRA PORFIRIO TATIANA DE PAIVA FERRAO TATIANA DINIZ FIGUEIREDO TATIANA MOURA SALDANHA DA SILVA TATIANE BARBOSA DA COSTA TATIANE CRISTINA DUARTE DE ALVARENGA TATIANE DOS SANTOS DE ASSIS TATIANE FERREIRA BALBINO TATIANE PAIVA BERNARDES DE ALMEIDA TATIENNA ALVES MOREIRA TATIENNE CRISTINE ALMEIDA DE OLIVEIRA TAUANE CRISTINE NASCIMENTO DE BRITO TAUANY PEREIRA BISPO TAYNARA CATARINA RIBEIRO TAYNARA VIEIRA RAMALHO TELMA IRANY RIBEIRO BEZERRA TELMA PILICIE CARNEIRO TELMA SIMONE RAMOS DE ALBUQUERQUE CASTRO TERESA MARINA MARTINS COSTA DOMINGOS TERRA THAIS PENHA DA COSTA THAILA COSTA PINHEIRO THAINA KARINA DA SILVA PINHEIRO THAINA MARINHO DA SILVEIRA THAIS ALVES VASCONCELOS

2015 - OBJETIVOS E INICIATIVAS PARA 2015/2019

Além de definir seus objetivos e iniciativas para o próximo quinquênio, em consonância com as expectativas dos regulados e da sociedade, a Agência também se preparou para aumentar o nível de transparência de suas decisões. Um novo plenário foi instalado para receber o público interessado em acompanhar as Reuniões Deliberativas da Diretoria Colegiada, que passaram a ser gravadas e publicadas na internet.

Em janeiro de 2015, a Agência publicou seu Plano Estratégico para 2015 a 2019, com nove objetivos estratégicos e mais de uma centena de iniciativas a serem desenvolvidas ao longo desse período. Além disso a ANAC redefiniu sua missão,



visão e valores adequando-os à nova realidade da aviação civil no Brasil e no mundo.

No dia 6 de janeiro, a ANAC celebrou acordo para repasse de R\$ 1,4 milhão à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR) para oferta de bolsas de estudos para a formação prática de novos pilotos de avião. Os recursos são equivalentes a 65 oportunidades para a formação

de pilotos, das quais 50 bolsas para formação prática de piloto privado e outras 15 bolsas para formação prática de piloto comercial.

Logo no início do ano, a Agência divulgou que o número de acidentes aeronáuticos no Brasil, em 2014, havia caído pelo segundo ano consecutivo. As informações analisadas pela ANAC consideraram dados da aviação geral oficialmente registrados. Cento e trinta e nove acidentes aeronáuticos ocorreram em 2014, número 12,5% menor que em 2013 e 20,6% inferior a 2012.

Em 11 de fevereiro teve início a Operação Carnaval, com reforço na fiscalização e nos serviços de informações aos passageiros até o dia 20 de fevereiro de 2015. Foram mobilizados 120 servidores, entre inspetores de aviação civil e técnicos, que atuaram nesses dias de acordo com as características da demanda nos aeroportos brasileiros de maior fluxo. Durante a operação, a ANAC notificou a Escola de Samba Portela por utilizar Veículos Aéreos não Tripulados

(VANT) não autônomos e pelo lançamento de paraquedistas durante desfile na Avenida Marquês de Sapucaí, no Rio de Janeiro (RJ).

Uma publicação relevante para o setor foi divulgada pela ANAC em março de 2015: o Guia do Operador Aeroagrícola. A publicação tem como objetivo aproximar a ANAC de seus regulados e tratar de assuntos de interesse dos operadores do segmento. Organizado na forma de perguntas e respostas, a publicação contém os principais pontos levantados pelos participantes do Seminário Técnico de Aeronavegabilidade (SAERTEC) Aeroagrícola, realizado em Porto Alegre (RS) em 06/12/2014. O guia, que pode ser atualizado de acordo com a necessidade de incluir informações, foi resultado de um trabalho conjunto entre a ANAC e o Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (Sindag).

Em março, a ANAC participou da Operação Amazônia Azul 2015, coordenada pela Marinha com objetivo de desativar garimpos irregulares situados na fronteira do Amapá (AP) e Pará (PA), abastecidos principalmente por vias aéreas e marítimas. A contribuição da ANAC foi na fiscalização de aeronaves utilizadas nos locais, com vistas a contribuir para a segurança de voo.

No dia 19 de março terminou o mandato do diretor Ricardo Bezerra. A Diretoria da Agência passou a contar com apenas dois de cinco diretores (Marcelo Pacheco dos Guaranys, diretor-presidente, e Cláudio Passos), impossibilitando a realização de Reuniões Deliberativas (Redir) por falta de quórum mínimo, que é de três diretores. A partir do fim do mandato do diretor Ricardo Bezerra, as decisões da Agência foram tomadas *ad referendum* pelo diretor-presidente, Marcelo Pacheco dos Guaranys, e pelo diretor Cláudio Passos Simão, quando na condição de diretor-presidente substituto. Para manter o grau de transparência interna nesse período, a diretoria realizou Reuniões Administrativas *Ad Referendum*

(RAAD) periódicas para informar aos dirigentes e à sociedade sobre teor das decisões.

No dia 1º de abril, a ANAC autorizou o repasse da tarifa de embarque para o operador do aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA), em Natal, no Rio Grande do Norte, quando comprovada a elevação do Nível de Proteção Contra Incêndio Existente (NPCE) do aeroporto de 8 para 9, o que ocorreria dias depois, com a publicação da Portaria nº 792 da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA). O aeroporto havia sido inaugurado em 31/05/2014 sem atender todos os requisitos contratuais, razão pela qual operou sem fazer jus à tarifa de embarque.

Em 17 de abril, a ANAC divulgou nova edição do Programa de Segurança Operacional Específico (PSOE), documento que substituiu a versão original lançada em 2009. O PSOE-ANAC é editado em atendimento ao Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil e estabelece políticas e diretrizes relacionadas à Segurança Operacional considerando as competências específicas da Agência.

A fim de contribuir para disseminar as melhores práticas nos procedimentos de aproximação e pousos de aeronaves, a ANAC preparou e divulgou, em abril, versões em Língua Portuguesa de publicações da *Flight Safety Foundation* (FSF), entre elas os relatórios ALAR (*Approach and Landing Accident Reduction*). A FSF é uma fundação internacional sem fins lucrativos, criada em 1947 com o objetivo de prover orientação e conhecimentos especializados na área de segurança operacional para a indústria da aviação e aeroespacial. Atualmente, é composta por mais de 1.000 membros, entre organizações e pessoas, distribuídos por 150 países. A Fundação é sediada em Alexandria (Virginia, EUA), e tem um escritório regional em Melbourne (Austrália).

A Portaria nº 1155, publicada em maio, estabeleceu procedimentos diferenciados para inspeção no embarque de medicamentos, filmes fotográficos (ISO 800 ou superior), animais domésticos, cães-guias, cinzas provenientes de cremação, órgãos, tecidos, células humanas e instrumentos cirúrgicos, complementando desta forma os requisitos previstos na Resolução nº 207/2011. Com a Portaria, os Agentes de

Proteção da Aviação Civil (APAC) passaram a realizar procedimentos diferenciados de inspeção capazes de aprimorar a segurança dos passageiros, tripulantes e aeronave contra atos de interferência ilícita, além de garantir a integridade dos objetos/animais inspecionados.

A 6ª Operação Voe Seguro foi realizada de 6 a 8 de maio em aeródromos do estado do Paraná (PR). A operação, com foco na aviação geral, foi coordenada pela ANAC, com a participação da Receita Federal e da Polícia Federal, a exemplo das edições anteriores. Foram abordadas 139 aeronaves da aviação geral em nove aeródromos do estado do Paraná, com emissão de 29 Notificações de Condição Irregular de Aeronave (NCIA). Os aeródromos fiscalizados durante a operação foram: Afonso Pena, Bacacheri, Londrina, Maringá, Ponta Grossa, Foz do Iguaçu (Cataratas), Estância Hércules, Palotina e Toledo.

No dia 18 de maio, foi realizado o voo inaugural da primeira aeronave tripulada com motorização elétrica autorizada pela ANAC, em São José dos Campos (SP). Intitulado “Sora-e”, o monomotor tem capacidade para transportar duas pessoas, e é resultado da adaptação de um avião convencional para um avião com sistema de propulsão elétrico, cujas baterias podem ser recarregadas em uma tomada. A velocidade máxima pode chegar a 340 km/h.

A partir de autorização concedida pela ANAC (Portaria nº 938/SIA, de 17 de abril de 2015), a Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S/A formou a primeira turma do Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de Carro Contra Incêndio de Aeródromo (CBA-MC). O treinamento, realizado de 25 de maio a 23 de junho de 2015, especializou como motoristas/operadores de Carro Contra Incêndio de Aeródromo (CCI) 14 bombeiros de aeródromo que atuam no Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC) de Guarulhos. O evento foi o primeiro realizado no Brasil nos moldes estabelecidos pela Resolução ANAC nº 279/2013. Com a especialização dos profissionais que atuam no aeroporto, foi iniciada uma nova fase na qual a padronização da capacitação de recursos humanos elevando o nível de competência dos bombeiros de aeródromo.

Os dicionários Inglês-Português/Português-Inglês e Espanhol-Português/Português-Espanhol vinculados à ANACpedia, base de dados que contém definições, notas e traduções de termos técnicos da aviação civil, foram atualizados em junho. Além disso, foram incorporadas ao sistema novas informações relevantes, tais como contextos de ocorrência dos termos e siglas e subáreas da aviação onde os termos foram classificados.

Em junho foi autorizada, pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), a realização do quarto concurso público para o preenchimento de 150 vagas, das quais 65 vagas para o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil; 45 vagas para Técnico em Regulação de Aviação Civil; 25 vagas para o cargo de Analista Administrativo; e 15 vagas para Técnico Administrativo. Com a publicação da Portaria, a ANAC deu início ao processo de contratação da ESAF, responsável pelo certame.

O Aeroporto Internacional de Guarulhos foi o primeiro certificado pela ANAC para realização de operações de pousos por ILS (*Instrument Landing System*) Categoria IIIA no dia 25 de junho, por meio de portaria da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária. Com o ILS Categoria IIIA, os parâmetros mínimos de teto e visibilidade para pousos ficam alterados, possibilitando uma menor restrição às aeronaves e às tripulações capacitadas, diminuindo, assim, a necessidade de alternar voos para outras localidades. O processo de aprovação das operações foi iniciado pela Infraero e concluído pela *GRU Airport*, atual concessionária do aeroporto.

Como resultado do processo de apuração sobre o embarque inadequado de uma passageira com deficiência, em dezembro de 2014, no voo 1076 da GOL Linhas Aéreas, a ANAC anunciou, em 30/06, a emissão de autos de infração aos responsáveis pelo caso, no caso a empresa aérea e a Infraero, administradora do aeroporto de Foz do Iguaçu (PR). Na ocasião, a passageira embarcou sozinha pelas escadas sem o auxílio de funcionários e do equipamento de ascenso e descenso. Os autos foram emitidos com base em descumprimentos da Resolução nº 280/2013 da ANAC, que dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial no transporte aéreo.

No dia 7 de julho, entrou em vigor a nova estrutura organizacional da ANAC. Com o objetivo de adequar a Agência à execução de ações relacionadas à gestão da exploração de infraestrutura aeroportuária, as atividades relacionadas à concessão de aeroportos e fiscalização dos contratos foram fortalecidas com a criação da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA). Paralelamente, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) passou a se dedicar exclusivamente à regulação de segurança dos aeroportos (segurança operacional e contra atos de interferência ilícita). A antiga Superintendência de Regulação Econômica e de Acompanhamento de Mercado (SRE) passou a ser denominada Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) por concentrar seu foco no acompanhamento de mercado, na qualidade dos serviços aéreos e no estímulo à concorrência no setor de transporte aéreo. Por fim, foi instituída a Assessoria de Articulação com o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Asipaer), em substituição à extinta Gerência-Geral de Análise e Pesquisa (GGAP), cujas atribuições são o controle do cumprimento das recomendações de segurança, o tratamento dos assuntos afetos à interface com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) e o auxílio às superintendências sobre informações de segurança operacional relativas aos acidentes e incidentes aeronáuticos. As mudanças contemplam o alinhamento das competências da Diretoria e de unidades organizacionais ao novo Programa de Segurança Operacional Específico (PSOE) da ANAC, aprovado em 10/02. A reestruturação é parte do processo de implementação do Plano Estratégico da Agência instituído em janeiro de 2015 e construído no âmbito do Programa de Fortalecimento Institucional (PFI), cujas diretrizes se traduzem na busca pelo aprimoramento contínuo dos processos organizacionais por meio de bases estruturantes.

Uma fiscalização especial, no dia 18 de julho, foi realizada pela Agência no aeródromo de Aragarças, no oeste de Goiás, para apurar possíveis irregularidades durante um encontro aeronáutico que ocorreu no aeródromo. Durante a operação, foram abordadas diversas aeronaves e emitidas três Notificações de Condição Irregular de Aeronave (NCIA). Coordenada pela ANAC com a participação da Polícia Federal, a Operação foi realizada por meio de uma ação de inteligência da Gerên-

cia de Fiscalização da Agência, que identificou a realização de um evento sem a devida autorização dos órgãos de aviação e segurança pública em Aragarças e em desacordo com a Instrução de Aviação Civil (IAC) 091-1001. Essa fiscalização fez parte de uma série de ações em todos os estados da União, em conjunto com outros órgãos, com o objetivo de melhorar a fiscalização e contribuir para a garantia da segurança e a excelência da aviação civil no País.

A 9ª edição da Operação Ágata, coordenada pelo Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA), contou com, mais uma vez, com a atuação de fiscais da ANAC. A Operação foi realizada em 166 municípios brasileiros e envolveu a fiscalização de diversos aeródromos. Nos dois primeiros dias da Operação, 23 e 24/07, sete aeroportos foram fiscalizados: em Vilhena (RO), Guajará-Mirim (RO), Teruel (MS), Pontes e Lacerda (MS), Ponta Porã (MS), Cuiabá (MT) e Foz do Iguaçu (PR). Ao todo, os 23 inspetores da ANAC envolvidos na ação fiscalizaram 25 aeronaves, com emissão de 10 Notificações de Condição Irregular de Aeronave (NCIA). Duas aeronaves estavam impedidas de voar por irregularidades.



Oficiais da FAB e INSPAC da ANAC na 9ª Operação Ágata

A Agência também esteve presente na 2ª Operação Aeroporto Seguro, no Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre (RS), no mês de julho. Promovida pela autoridade aeroportuária local, uma comissão integrada por todos os órgãos e entidades públicas que atuam no aeroporto, a ação teve por objetivo intensificar a atuação fiscalizadora e integrada dos órgãos de inspeção aeroportuária. Durante a operação, os inspetores da ANAC realizaram fiscalizações de rampa nas aeronaves da aviação geral e regular e na

infraestrutura do aeroporto. Ao todo, cinco aeronaves da aviação comercial (regular) foram vistoriadas pela Agência. Na aviação geral, oito aeronaves foram inspecionadas e uma Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA) foi emitida. Além disso, durante toda a operação, o serviço de informações da ANAC no aeroporto foi reforçado. A participação da Agência na 2ª Operação Aeroporto Seguro faz parte do planejamento da ANAC em reforçar a presença do órgão nos aeroportos do país.

A ANAC aprovou, por meio da Resolução nº 362, de 16 de julho de 2015, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 107, que regulamenta a Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) para operadores de aeródromos. A norma unifica a regulamentação em um único documento, apresenta requisitos ainda mais alinhados às normas e recomendações internacionais de segurança da aviação civil, bem como estabelece mecanismo regulatório que permite a aplicação de diferentes procedimentos, em função da complexidade de suas operações e nível de ameaça a que estão submetidas. A Agência também publicou o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 110, que moderniza o padrão de treinamento de instrução em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) estabelecido pela Resolução ANAC nº 63, de 2008. O RBAC nº 110 tem como embasamento as normas e práticas internacionais relacionadas à instrução dos profissionais ligados à área de aviação civil. Além disto, atualiza o modelo regulatório, diminuindo o grau de prescrição normativa e, dessa forma, permite o cumprimento dos requisitos de uma forma mais flexível.

No dia 03/08, entrou em vigor o novo número do Fale com a ANAC, que passou a ser o tridígito 163. Além do canal telefônico de atendimento gratuito, o Fale com a ANAC pode ser acessado pelo sítio eletrônico da Agência na rede mundial de computadores (www.anac.gov.br/falecomaanac) e presencialmente nos principais aeroportos brasileiros. O Fale com a ANAC é um canal de comunicação direto da Agência com o usuário da aviação civil que pretende sanar dúvidas e/ou encaminhar reclamações, denúncias, sugestões, críticas ou elogios e funciona 24h, com atendimento em português, inglês e espanhol.

Ao divulgar o Relatório de Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA 2014 em 11/08, a Agência informou que, no período de outubro de 2013 a julho de 2014, a Tarifa Aérea Média comercializada ao público adulto em geral para voos domésticos com origem ou destino nas cidades-sede do evento foi de R\$ 320,49, valor inferior às tarifas médias de 2014, que foi de R\$ 330,25, e de 2013, da ordem de R\$ 347,65. Entre as 27 capitais brasileiras, São Paulo (SP) apresentou o maior número de pousos mais decolagens (53,3 mil) e de embarques mais desembarques (6,226 milhões) durante período do torneio. O valor médio vendido por quilômetro voado (Yield Tarifa Aérea Doméstico) para voos domésticos na Copa do Mundo foi o menor do que o apurado para a Jornada Mundial da Juventude Rio 2013; a Copa das Confederações FIFA Brasil 2013; o período de alta temporada dos meses de dezembro de 2013 e janeiro de 2014; e, ainda, do que aquele vendido durante o período de janeiro a dezembro 2013 para voos em qualquer data e destino. A Tarifa Aérea Média Doméstica vendida para a Copa foi inferior ou compatível em todos os cenários avaliados nesse mesmo comparativo.

Novo Certificado de Tipo de aeronave foi entregue pela ANAC à aeronave EMB-545 (*Legacy 450*) da Embraer, modelo de avião executivo da empresa derivado do *Legacy 500*. O jato foi apresentado em 12/08 na LABACE (*Latin American Business Aviation Conference & Exhibition*), maior evento da aviação executiva da América Latina que reúne os principais fabricantes e empresas da aviação executiva em São Paulo e que acontece sempre em agosto. No mesmo evento no ano

passado, o modelo derivado do *Legacy 500* recebeu a certificação da ANAC. A aeronave EMB-545 pode transportar até nove passageiros a uma distância de 2.575 milhas náuticas (4750 km). Assim como a aeronave da qual é derivada, é o único modelo que possui a tecnologia *fly-by-wire* na categoria, ou seja, que utiliza computadores ao invés de cabos para mover as superfícies de comando. A certificação da aeronave é resultado de mais de seis anos de trabalho conjunto da

ANAC e da Embraer, envolvendo também as autoridades dos Estados Unidos e da Europa em um trabalho de certificação paralelo, que permitirá a comercialização do modelo no exterior. No mesmo mês, a ANAC emitiu o Certificado de Tipo de aeronave importada para a aeronave A350-900, o mais novo avião comercial da *Airbus*. O jato incorpora as mais recentes tecnologias existentes e é capaz de transportar 440 passageiros (ou 268 toneladas) em sua capacidade máxima. Quinze dias após a certificação no Brasil, a *Federal Aviation Administration (FAA)* emitiu, em Seattle, nos Estados Unidos, o Certificado de Tipo da aeronave EMB-545 da Embraer, comercialmente denominada *Legacy 450*, permitindo assim a comercialização e operação da aeronave em solo norte-americano. O *Legacy 450* é um modelo de avião executivo da Embraer derivado do *Legacy 500*, certificado há um ano, podendo transportar até 9 passageiros a uma distância de 4750 km. A celeridade da certificação americana é resultado do avançado nível de cooperação e harmonização entre ANAC e FAA, que tomou por base a emissão do certificado brasileiro. A *European Aviation Safety Agency (EASA)* também certificou o *Legacy 450*, tomando como base a certificação brasileira, em setembro.



Da esq. para dir.: Botelho, Guaranys, Min. Eliseu Padilha e Fenelon

Em 14 de agosto, a Portaria nº 2185 instituiu uma nova sistemática para a Diretoria Colegiada, com a representação numérica e não mais por temas.

No dia 1º de setembro, os diretores José Ricardo Botelho de Queiroz e Ricardo Fenelon Junior tomaram posse em seus mandatos na ANAC. A cerimônia ocorreu na sede da Secretaria de Aviação

Civil da Presidência da República (SAC-PR), na presença do ministro Eliseu Padilha, do diretor-presidente, Marcelo Guaranys, e dos chefes de unidades da ANAC e da SAC-PR.

Os mandatos de José Ricardo Botelho e Ricardo Fenelon Junior para as diretorias têm duração de 5 anos a contar da data do término do mandato dos seus antecessores. Assim, o mandato do diretor José Ricardo Botelho passa a contar

de 19/03/2015 e vai até 19/03/2020. O mandato do diretor 4, Ricardo Fenelon Junior, será de 07/08/2014 a 07/08/2019. Com a nomeação deles, a Diretoria Colegiada passou a ter quórum de quatro diretores. A retomada das Reuniões Deliberativas ocorreu em 29 de setembro, com a 9ª Redir, cuja gravação foi a primeira a ser disponibilizada pela ANAC na rede mundial de computadores, por meio de seu canal oficial na plataforma de vídeos Youtube. O objetivo da Agência é aumentar o nível de transparência do seu processo decisório. O próximo desafio é a transmissão das reuniões em tempo real. Atualmente, a Diretoria Colegiada da Agência conta com quatro de um quadro de cinco diretores. O mandato dos diretores Marcelo Guarany e Cláudio Passos Simão termina em 19 de março de 2016.

No dia 3 de setembro, a ANAC colocou em consulta pública a proposta de regulamento da ANAC para utilização de Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT) não autônomos, também conhecidos como Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPA) e aeromodelos, com sessão presencial realizada na sede da Agência em Brasília no dia 11/09. A proposta de norma tem como premissas viabilizar as operações, desde que a segurança das pessoas possa ser preservada, minimizar ônus administrativos e burocracia, tendo em vista que as regras estarão estabelecidas de acordo com o nível de complexidade e risco envolvido nas operações, e permitir evolução do regulamento conforme o desenvolvimento do setor. Depois de aprovada a norma, o Brasil será um dos poucos países a contar com regulamentação sobre o tema, em discussão em todo o mundo.

Em setembro a Agência ainda anunciou a entrega de duas novas certificações de aeronaves: a primeira para o modelo G650 da norte-americana Gulfstream e a segunda para o modelo Q400 da Bombardier. O documento garante a comercialização das aeronaves no país. O novo modelo da Gulfstream

é um jato-executivo de longo alcance, para até 18 pessoas. A aeronave pode atingir uma velocidade *mach* 0,92 com alcance de 13.890 km, o que lhe dá autonomia de voo entre Buenos Aires e Londres. Já o modelo da Bombardier é um turbo hélice com capacidade de transportar até 86 passageiros.

Dos diversos eventos internacionais realizados pela ANAC ao longo de 2015, destacam-se *workshop* sobre o acordo

bilateral firmado entre o Brasil e a União Europeia sobre Segurança da Aviação Civil e Procedimentos de Manutenção Aeronáutica. O evento, realizado em Brasília, no mês de setembro, teve como objetivo apresentar orientações sobre os procedimentos presentes no



Reunião Deliberativa da Diretoria Colegiada no novo Plenário da ANAC

Maintenance Annex Guidance (MAG), documento que permite que organizações de manutenção brasileiras instrua seus processos para obtenção de aprovação, segundo o acordo bilateral, para prover manutenção em artigos aeronáuticos civis sob jurisdição de Estados-membros da União Europeia (UE). Outro evento foi a 1ª Conferência Internacional de Aviação Pública (CINAP), organizada pela Agência e realizada em novembro. O objetivo do evento foi apresentar as melhores práticas para a execução de operações aéreas de Aviação de Estado, os modelos reconhecidos de treinamentos realizados pelos órgãos públicos e a regulação à qual a atividade está submetida, além das técnicas de operação voltadas para a manutenção da segurança operacional. A ANAC tem registrado, nos últimos anos, um crescimento das operações aéreas de segurança pública, defesa civil, resgate, combate aos incêndios, entre outras atividades. Atualmente, são 529 aeronaves do Estado na frota brasileira. A 1ª CINAP, é parte importante da construção do novo Regulamento Brasileiro de Aviação (RBAC) nº90 que será o alicerce para a normatização das atividades da aviação pública no país. Especialistas internacionais, dentre eles representantes da Airbus Helicopters (Helibrás, Brasil), Airbone Law Enforcement Association (ALEA/EUA), Israel Aircraft Industries-IA (Israel) e ADAC Hems Academy (Alemanha), ministraram palestra durante o evento.

Em outubro, a ANAC alterou a Portaria nº 2.857, que modificou o Certificado Operacional concedido ao operador do Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos/SP), permitindo a operação da aeronave modelo *Airbus A380*.

Com a maior movimentação no País, o Aeroporto de Guarulhos é o segundo terminal a receber a autorização da Agência para operar o modelo, considerado um dos maiores do mundo em operação para passageiros. Essa autorização foi emitida após o operador do aeródromo - *GRU Airport* - cumprir os requisitos de infraestrutura e operação de acordo com a legislação aplicável e com os procedimentos aceitos pela ANAC. A partir da autorização, as companhias aéreas que operam com o A380 podem solicitar voos tendo como destino ou origem o aeroporto de Guarulhos. Além do terminal de São Paulo, o aeroporto do Galeão também possui certificação para operar o modelo, obtida em 2014.

Ao longo de 2015, a ANAC obteve três reconhecimentos internacionais de grande relevância. Resultados preliminares de auditoria da OACI indicam evolução do país em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) nos últimos anos nos aspectos legislativo, operacional e de controle de qualidade. A avaliação constou dos resultados preliminares de auditoria realizada pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) no período de 20 a 24 de julho de 2015. Pelos resultados, o Brasil alcançou 97% de conformidade nos itens avaliados. A auditoria foi realizada de forma documental: o Brasil, por meio da ANAC, encaminhou à OACI evidências de cumprimento das normas de segurança, e a organização as avaliou em sua própria sede, localizada em Montreal (Canadá). A análise, no entanto, levou em consideração resultados de auditorias anteriores: o Brasil já havia sido auditado em 2005 (seguida de uma visita técnica em 2007) e em 2010. A avaliação faz parte do Programa Universal de Auditorias de Segurança (conhecido pela sigla em inglês USAP), criado em 2001 com o objetivo de promover a segurança da aviação civil mundial. Por meio do programa, são realizadas auditorias que determinam a situação dos países com respeito à aplicação dos elementos críticos de seu sistema de vigilância da segurança da aviação civil e da aplicação de normas e métodos recomendados. As auditorias avaliaram a AVSEC em nove áreas: Estrutura

Regulatória e Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil; Treinamento de Segurança de Pessoal da Aviação Civil; Funções de Controle de Qualidade; Operações de Aeroportos; Aeronaves e Segurança em Voo; Segurança de Passageiros e Bagagens; Segurança da Carga, Provisões de Bordo e Correio; Resposta a Atos de Interferência Ilícita; e Aspectos de Segurança relacionados à Facilitação do Transporte Aéreo.

Em outubro, o Centro de Treinamento *Trainair Plus* ANAC foi elevado à categoria membro-pleno do Programa *Trainair Plus* da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Desde seu ingresso no Programa *Trainair Plus* – referência internacional em capacitação e desenvolvimento de pessoas para a aviação civil – em 27 de novembro de 2012, o Centro de Treinamento da Agência vinha sendo classificado como membro-associado, nível inicial na escala evolutiva do programa. O anúncio da elevação à nova categoria ocorreu no dia 01/10, como resultado da validação do primeiro treinamento *Trainair Plus* ministrado pela ANAC, de 21 a 25 de setembro de 2015, no Rio de Janeiro. Intitulado *Gestión de Riesgo en la Aviación Civil*, em espanhol, o curso foi validado pelo representante da OACI Armando Jordi Viera, de Cuba, em um processo que envolveu a análise de aulas expositivas, provas e demais atividades educacionais.

A Agência instaurou audiência pública (AP nº 17/2015) que dispõe sobre a proposta de substituição do RBHA 91 (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) pelo RBAC 91 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil). O objetivo é readequar alguns itens do RBHA, que é de 2003, considerando as normas internacionais e o cenário atual da aviação civil. Além disso, a minuta de norma incluiu proposta de regra sobre o compartilhamento de aeronaves.

Finalmente, em novembro, a auditoria presencial da OACI, realizada entre os dias 9 e 13, divulgou que a ANAC alcançou 96,49% de conformidade no *Universal Safety Oversight Audit Programme - Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA)*, programa lançado em resposta às preocupações sobre a adequação da vigilância da segurança operacional da aviação civil em todo o mundo. Com o resultado preliminar obtido pela Agência, o Brasil saltou da 21ª para a 4ª posição

do *ranking* de segurança operacional da aviação em todo o mundo, ficando atrás apenas da Coreia do Sul, de Singapura e dos Emirados Árabes Unidos. A nota oficial será comunicada pela OACI em 2016. O resultado da última auditoria, realizada em 2009, foi de 87,6%. O USOAP tem como objetivo promover a segurança operacional da aviação global por meio de auditorias e missões presenciais regulares dos sistemas de vigilância de segurança em todos os 191 Estados-membros da OACI. O resultado reforça o empenho dos servidores da ANAC na regulação e gerenciamento da segurança operacional, mesmo diante do desafio de regular, certificar e fiscalizar a terceira maior frota de aeronaves do mundo em um país de dimensões continentais e com alto nível de heterogeneidade. Além disso, o resultado demonstra a evolução do nível de maturidade da Agência ao longo dos últimos anos.

Com quase 103 milhões de passageiros transportados em 2015, a aviação comercial brasileira não registrou acidente (com ou sem fatalidades) no transporte aéreo regular de passageiros. O índice foi o melhor registrado na história da aviação no Brasil. O ano de 2015 também foi o quarto con-

secutivo sem registro de fatalidades na aviação comercial. A análise dos indicadores de acidentes da ANAC é feita com base nos dados fornecidos pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), do Comando da Aeronáutica.

O número de acidentes aeronáuticos ocorridos na aviação geral no Brasil em 2015 foi o menor registrado nos últimos 5 anos. As informações consideram dados da aviação geral, exceto aeronaves experimentais, e mostram que em 2015 ocorreram 117 acidentes em todo o país envolvendo aeronaves nacionais e certificadas pela Agência. O índice apresentado em 2015 é 15,82% menor do que os dados registrados em 2014, com 139 acidentes. Comparado com o ano de 2012, com 175 acidentes, a redução em 2015 foi maior que 33%. Os números de acidentes do ano passado representam a terceira queda seguida do indicador. O número de acidentes aeronáuticos com fatalidades ocorridos no Brasil em 2015 também apresentou redução. Foram 26 acidentes com fatalidades no ano passado, contra 28 registrados em 2013. O número apresentado no ano é o menor dos últimos cinco anos.

O mercado em 2015

Apesar de 2015 ter sido marcado por desaceleração do crescimento do setor aéreo, o ano fechou com índices positivos. Tanto a demanda quanto a oferta por voos domésticos e internacionais operados por empresas brasileiras apresentaram ligeira elevação no acumulado do ano. Foram 98 milhões de passageiros transportados (pagos e grátis) em 2015 no mercado doméstico, e 7,4 milhões de passageiros transportados (pagos e grátis) no mercado internacional. A demanda doméstica (RPK) acumulou alta de 1,1% em 2015, quando comparado ao ano de 2014 e a oferta doméstica (ASK) acumulou alta de 1% no mesmo período. Os mesmos índices, mas do mercado internacional, foram da ordem de aumento de 13,8% na demanda (RPK), e alta de 15,3% na oferta (ASK) por voos, ambos em comparação com o ano anterior. O aproveitamento de aeronaves no mercado doméstico operado por empresas brasileiras (RPK/ASK) foi de 79,8%, frente a 79,7% do mesmo período de 2014, mantendo-se praticamente constante a taxa. A frota de aeronaves registradas no Brasil foi de 21.873 aeronaves, 2,02% maior do que o registrado no ano de 2014. Os dados incluíram jatos das grandes companhias aéreas, aviões e helicópteros particulares, táxis-aéreos, aeronaves usadas na agricultura, em escolas de aviação e em reportagens, além de experimentais, balões e dirigíveis.



ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO

*Gerente Técnico de Processo Normativo da
Superintendência de Aeronavegabilidade*

Perfil

Engenheiro Eletrônico e de Telecomunicações, formado pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – PUC-MG, pós-graduado em Gestão da Aviação Civil pela Universidade de Brasília (UnB). Atuou com aviônicos por 10 anos na indústria de manutenção e engenharia. É servidor de carreira do primeiro concurso público da ANAC (2007), como Especialista em Regulação da Aviação Civil. Atua, desde 2011, como Gerente Técnico de Processo Normativo da Superintendência de Aeronavegabilidade da ANAC.



Arquivo ASCOM/ANAC

RAFAEL GASPARINI MOREIRA

*Gerente Técnico de Normas Operacionais da
Superintendência de Padrões Operacionais*

Perfil

Engenheiro eletricista pela Universidade Católica de Petrópolis (RJ) e pós-graduado em Direito do Estado e da Regulação pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Ingressou na ANAC em 2010, como Especialista em Regulação da Agência. É Gerente Técnico de Normas Operacionais, na Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), desde dezembro de 2013.



Arquivo ASCOM/ANAC

Como foi a experiência de formular um regulamento sobre aeronaves não tripuladas, tema relativamente novo para a aviação mundial?

Roberto José Silveira Honorato - Foi uma honra poder trabalhar com esse assunto. O tema é uma grande novidade no mundo da aviação e nem sempre existem avanços desta amplitude, o que nos leva a reavaliar todas as regras. No início eu pensei que havia até um certo preconceito com o tema. O transporte de pessoas é o mais importante, mas com o tempo vimos que esse assunto tem ganhado cada vez mais relevância. É uma honra poder discutir as regras com a sociedade, discutir o futuro. A gente está o tempo todo discutindo como vai ser o futuro.

Há quanto tempo a ANAC está discutindo esse tema?

Honorato - De forma concreta foi em 2011, quando o Departamento de Polícia Federal trouxe o HERON I, que é um RPA de peso máximo de decolagem superior a 1 tonelada. A Polícia Federal contatou a ANAC, solicitando que fossem discutidas as autorizações necessárias para a operação da aeronave. Anteriormente, a ANAC (SAR/GGCP) já participava, desde o primeiro encontro em 2008, do UAASG (*Unmanned Aircraft Systems Study Group*), grupo da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) criado para promover a cooperação entre os Estados membros e indústria no desenvolvimento de recomendações sobre este tema.

Quais os principais desafios que vocês enfrentaram ao estudar o tema ao fazer essa minuta?

Rafael Gasparini Moreira - O principal desafio foi (e ainda é) conciliar os dois principais interesses da sociedade, que é utilizar o equipamento, porque há muitos usos possíveis, inclusive os recreativos, e o interesse da sociedade em segurança. Então, ao mesmo tempo que queremos viabilizar a utilização mais livre possível e com o mínimo de restrições, também não podemos permitir que as pessoas utilizem de qualquer forma, pois isso pode gerar enormes riscos

para a segurança. Acredito que esse é o desafio. É tentar balancear esses dois interesses.

E quais devem ser os desafios enfrentados pela ANAC depois da publicação da norma? Quais devem ser os próximos passos?

Gasparini - A norma publicada é só o começo. Depois disso é preciso que os processos planejados comecem a rodar. Há muita coisa que deixamos para regular posteriormente, como as licenças e as habilitações dos pilotos. Nós dissemos na audiência pública que vamos tratar os primeiros casos casuisticamente, depois a ideia é internalizar as soluções em instruções suplementares e, por fim, dali há algum tempo, inserir essas regras que estarão no regulamento especial nos regulamentos comuns da Agência.

Honorato - O fato de a ANAC regular o assunto não quer dizer que a ANAC é protagonista na atividade. A sociedade é a protagonista - pelos benefícios que os cidadãos desejam obter pelo seu uso, das empresas interessadas em explorar as atividades e da indústria engajada em desenvolver aeronaves. A sociedade enfrenta desafios relacionados ao entendimento da melhor forma de utilização das aeronaves não tripuladas, do nível de segurança desejado e a convivência com esta nova tecnologia.

“É uma honra poder discutir as regras com a sociedade.”

Percebemos algumas pessoas se questionando: “será que as regras estão muito pesadas, será que tem que ser igual ao que é no exterior, será que não é válido aceitar um nível de segurança um pouco menor tendo em vista do benefício à sociedade”. Esse é um desafio para todos nós.

Como a sociedade recebeu a proposta de regulação?

Gasparini - Creio que no geral ela foi muito bem recebida, embora nada esteja isento de críticas.

Nas contribuições enviadas para a audiência pública, como a sociedade se manifestou? Houve muitas críticas?

Gasparini - Evidente que há melhorias a serem feitas, mas as pessoas aceitaram bem a proposta. A nossa regra, na minha opinião, está bem equilibrada. Quando nós incluímos o item sobre a anuência das pessoas (para que permitam a utilização das aeronaves não tripuladas a uma distância inferior a 30 metros delas próprias), oferecemos à sociedade o poder de decidir e controlar o seu próprio nível de exposição ao risco. Então ao mesmo tempo que a norma protege, ela também libera o uso de uma forma, em meu entender, bastante satisfatória para o momento atual.

Honorato - Por mais que seja novidade, há um esforço internacional em regulamentar VANT. O Brasil não está só. Vemos que a nossa proposta de regra não está distante do que está sendo feito no mundo. Outra questão são os eventos que a gente fez antes de a proposta de norma ser apreciada pela Diretoria Colegiada da ANAC. Esses eventos com a sociedade nos deram um *feedback* sobre o rigor do regulamento e quais eram os anseios do mercado e da sociedade.

Quais devem ser os impactos que a nova regulação vai trazer à sociedade, no quesito segurança?

Gasparini - Quando a norma for publicada, os impactos burocráticos para o regulado vão diminuir, com certeza, porque hoje tudo precisa receber autorização da ANAC, com exceção da atividade recreativa. Então, grande parte desse universo que hoje precisa ser autorizado vai poder operar sem interagir com a Agência, desde que cumpra as regras da nova norma. Esperamos que a nova regra também mantenha um nível de segurança adequado a todos os envolvidos e a todos os que não querem se envolver.

E para a indústria, qual deve ser esse impacto? Os processos vão aumentar por conta da maior restrição?

Honorato - A vantagem do novo normativo é a segurança jurídica e regulatória para a indústria de desenvolvimento. Da forma como que está agora, não há impedimentos legais ou regulatórios para se certificar uma aeronave não tripulada. Existem processos para tudo, no entanto, teríamos muito esforço para ajustar a base de certificação para o caso concreto. O texto da regulação foi construído para facilitar esses processos.

Gasparini - As regras estarão mais claras e haverá uma aprovação mais fácil para as condições mais seguras. Do mesmo modo, vão ficar mais transparentes os tipos de autorizações que a Agência não dará neste momento, devido às condições de segurança não estarem bem claras.



Vocês acreditam que a ANAC está no caminho certo, seguindo outros países, ou estamos inovando em vários aspectos?

Gasparini - Em algumas coisas nós inovamos (como a exigência de anuência expressa), mas em muitas outras nós procuramos harmonizar ao que já existe, ao menos como ponto de partida.

Honorato - Podemos afirmar que sim, especialmente se considerarmos que entre as autoridades de aviação civil haja o desenvolvimento coletivo. Existem dois grupos que constituem peças fundamentais: o UASSG, que recentemente se transformou em painel na OACI, e que desde o início tem sido o grande excelente fórum para o compartilhamento de experiências entre as autoridades, onde os membros discutem as regras de uma forma geral. O outro grupo é o JARUS (*Joint Authorities for Rule-making on Unmanned Systems*), que é composto por um grupo de autoridades para análise e desenvolvimento de requisitos do ponto de vista técnico. Todo o material que foi feito aqui na ANAC teve como subsídio as discussões que foram feitas nesses grupos.

Esse foi o maior desafio que vocês enfrentaram na ANAC até agora?

Gasparini - Em termos de inovação, sim. Mas é difícil afirmar que foi o maior ou o principal desafio, porque a ANAC lida com muitos outros assuntos importantes e socialmente relevantes. Porém, essa norma sobre aeronaves não tripuladas foi uma das propostas mais bem discutidas até agora.

Honorato - Eu acho que, como o Gasparini apontou, nós tivemos alguns assuntos com repercussões maiores, que foram mais difíceis e mais polêmicos. Mas acho que a regulação das aeronaves não tripuladas, até o momento, foi o tema mais completo do ponto de vista regulatório, que envolve mais aspectos. Felizmente, apesar de toda a pressão para a ANAC emitir sua regulação, houve tempo para amadurecer os conhecimentos e para discutir interna e externamente.

O Brasil não está só.

Há um trabalho de adaptação das normas à realidade brasileira, esse é um ponto sempre recorrente.

Gasparini - Até há alguns anos atrás, a justificativa que nós poderíamos utilizar para estabelecer uma norma era a de que estávamos harmonizando com regulamentos internacionais. Hoje isso não é mais suficiente. Hoje nos tem sido exigido um esforço maior para justificar o porquê de se fazer uma coisa ao invés de outra. Se vamos harmonizar, por exemplo, com a *FAA*, temos que também justificar por que essa harmonização é preferível ao invés de uma solução customizada. Não é só porque alguém já fez, ou porque a OACI preconiza, que estamos simplesmente adotando, no piloto automático. Tem havido muita demanda por discussões internas, discussões com a sociedade, análises de impacto, antes de decidirmos adotar uma solução ou outra. Entendo que isso faz parte do amadurecimento da Agência, sem querer aqui de forma alguma criticar o passado.

Honorato - Pelo aspecto relativo ao exercício de regular, em si, não há novidades. O diferencial é o objeto, que é bastante inovador, mas o exercício de “fazer regras” na verdade é o nosso dia-a-dia. Quando precisamos regular uma questão, procuramos entender o problema, o ponto de vista dos agentes do setor impactados, então buscamos soluções considerando o impacto regulatório.

Uma preocupação especial na regulação das aeronaves não tripuladas diz respeito ao relevante número de agentes sem experiência em aviação que passam a integrar o cenário. Isso constituiu um desafio, pois buscamos um modelo que promovesse a segurança e de fácil cumprimento pela sociedade.

Gasparini - Com a análise de impacto regulatório, que até 2012 não fazíamos, estamos melhorando muito o nosso processo normativo.

Honorato - Isso é interessante. Do ponto de vista de processo normativo, é um momento sem precedentes, pois há uma sistemática, a Análise de Impacto Regulatório. Houve uma evolução.

Você acha que há mais liberdade para as áreas finalísticas?

Honorato - Hoje nós temos mais liberdade. Existe um apelo muito grande para a transparência, para a participação social e tudo deve ser justificado e motivado. O fato de os servidores envolvidos no assunto estarem capacitados, prontos para defender pontos de vista e mediar discussões é um amadurecimento que aconteceu dos primeiros anos da Agência para cá.

Gasparini - E aí, de novo, não estamos criticando o passado. Se estamos neste momento hoje é porque houve toda uma construção que veio lá de trás. As discussões hoje estão muito mais maduras, muito mais sólidas e mais consistentes do que as que eram feitas há alguns anos. A gente vê que a ANAC claramente está em uma rampa ascendente de amadurecimento institucional, que o que fazemos hoje é muito melhor do que o que fazíamos no passado e espero que daqui a mais 10 anos possamos ver também claramente que o que quer que

estejamos fazendo lá será muito melhor do que o que estamos fazendo atualmente (2016). Eu mesmo olho para alguns dos meus primeiros trabalhos aqui na Agência e os comparo com os de hoje, e tenho um sentimento misto de espanto e admiração. Espanto porque eles hoje não passariam no meu critério pessoal de qualidade e admiração, porque me vejo realmente me desenvolvendo profissionalmente e pessoalmente no meu trabalho, seja por meio das atividades de capacitação, seja por meio da interação com o pessoal da Agência e com a sociedade, o que é muito gratificante. Espero que eu possa ter o mesmo sentimento daqui a 10 anos em relação ao que faço hoje.

Como vocês avaliam esses 10 anos de ANAC?

Gasparini - Eu acho que a Agência evoluiu muitíssimo ao longo desses 10 anos, na linha do tempo. Eu entrei na Agência em 2010 e percebo essa diferença, e acre-

dito que quem entrou em 2006 ou 2007 deve notar uma mudança maior ainda. De certa forma, é muito bom ver que a Agência está em uma rampa ascendente de melhoria.

Honorato - Eu entrei em exercício no primeiro dia útil de 2008. Eu até

brinco que de lá pra cá, é como se eu tivesse mudado de emprego umas três vezes. Mudei de cidade, do Rio de Janeiro fui pra São José dos Campos (SP) e agora estou aqui (Brasília), mas nesse meio tempo, a mudança institucional em termos de planejamento e gestão é marcante. Antes da ANAC eu trabalhei 10 anos na iniciativa privada em organizações consolidadas e as coisas não mudavam tão radicalmente assim. E aqui, as coisas mudaram radicalmente diversas vezes. Esse momento, com certeza é o melhor nos últimos 10 anos. Tanto no fortalecimento da instituição quanto no amadurecimento de mecanismos de gestão e na qualificação dos servidores, também.

“ [...] é muito bom ver que a Agência está em uma rampa ascendente de melhoria. ”



E para os próximos 10 anos, o que vocês projetam para a ANAC?

Gasparini - Embora eu veja com orgulho o que já foi feito, não podemos nos iludir e muito há ainda por ser feito. Eu espero para os próximos 10 anos um bem mais alto grau de amadurecimento técnico e institucional da Agência, especialmente nas análises de impacto regulatório e nas interações com a sociedade, procedimentos mais padronizados, melhores regras e manuais internos, regras externas mais consistentes, expansão das interações informatizadas com os usuários, aumento no nosso nível de transparência, diminuição da burocracia e uma melhor alocação dos servidores em atividades de inteligência ao invés de em trabalhos que a máquina já pode realizar.

Honorato - No primeiro concurso, o cenário era de mudança, era um período de transição de organização militar para organização civil. Houve dois acidentes que levaram a uma reestruturação e a renovação da Diretoria. Naquele cenário, a oportunidade de melhoria era muito grande. É natural que se chegue em um momento de estabilização, embora eu acredite que ainda está cedo, que ainda temos muito a avançar. Em nível internacional, vejo que em alguns fóruns a ANAC acabou de aparecer e agora o desafio é se manter, se consolidar pelo conhecimento que pode agregar. O Brasil tem uma aviação muito forte, a indústria é muito forte. Podemos ser protagonistas em muitos aspectos.

Gasparini - Isso é outra coisa. Ainda estamos engatinhando um protagonismo no cenário internacional.

Precisamos avançar bem mais para que, futuramente, quando estivermos em fóruns internacionais de discussão, possamos levar mais propostas nossas para discussão, propostas conscientes e tecnicamente embasadas. Acho que esse será também um dos grandes desafios para os próximos 10 anos.

E quanto aos VANT, o que podemos esperar daqui para frente?

Honorato - A regulação não é o principal. O cerne hoje é o desenvolvimento da atividade de forma segura, o que envolve todos os agentes envolvidos. O próprio manual da OACI cita Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPA) em transporte de passageiros. Um dia isso será possível. Creio que em breve os VANT vão ser usados em larga escala para entregas. Isso é algo crível dado que várias empresas do mundo vêm tentando desenvolver uma tecnologia que possibilite este uso com segurança.

Gasparini - Hoje a gente conhece muito pouco sobre o desempenho de segurança desses equipamentos que estão voando. Com o tempo os conheceremos melhor e muitos deles talvez poderão ser liberados para realizar operações que hoje nós estamos limitando.

Honorato - Como é uma tecnologia que está em ascensão, teremos muito trabalho ainda. É de se esperar novos perfis de operação e inclusive a operação no espaço aéreo compartilhado com outras aeronaves. A regulamentação segue este desenvolvimento, buscando garantir o interesse público.





2016

THAIS BARBOSA TORRES THAIS CAVALCANTI DE MELO THAIS DEL FIACO MALVA THAIS ESTRUC DOS SANTOS MONDAINI THAIS FARIAS FRIEDRICH THAIS LOSADA SANTIAGO THAIS MACIEL CATHOUD FERREIRA THAIS PALOMA TEIXEIRA FERRAZ THAIS PEREIRA NUNES THAIS PESTANA CIAMBARELLA THAIS SANTOS DE FIGUEIREDO THAIS SOUSA DE OLIVEIRA THAIS TASSO MOREIRA VALERIO THAIS TOLEDO ALVES THAISSA DA SILVA SANTOS THALES DE CARVALHO THALES FARIA DE CAMPOS THALES GIL COELHO THALISSA AMALIA VELTER THALITA AMANDA ALVES DE SOUSA THALITA GONCALVES FERREIRA THALITA VALERIO THALLITA COELHO DE ASSIS THALYTA BOSI DE OLIVEIRA THAMARA DE CARVALHO LESSA MIRANDA THAMARA LIMA DOS SANTOS THAMARA SILVA DO NASCIMENTO THAMIRIS SOARES CRUVINEL DA SILVA THAMIRIS SCHWANDT MONTEIRO THAYANA DE ARAUJO LIMA MARTINS THAYNA DA SILVA BEZERRA CORREIA THAYS MARTINS ALVES LEITE THAYSA DOS ANJOS ROCHA THAYSE CAVALCANTE DA SILVA THAYSSA MENDES TAVARES THAYSY DANTAS DUARTE THEREZA DE SOUZA LEO GOUVEIA RIBEIRO COUTINHO THEREZINHA MESQUITA SANT ANNA THIAGO ALMEIDA FERREIRA THIAGO ALVES RICARDO THIAGO AMANAJAS DE AGUIAR THIAGO DA SILVA OLIVEIRA THIAGO DE OLIVEIRA CAMARA THIAGO DE SOUZA THIAGO DINIZ SATHLER GARCIA THIAGO DINIZ VAN ROSSUM DA SILVA THIAGO DOS SANTOS NOGUEIRA THIAGO FAGUNDES LOPES THIAGO FERAN FREITAS ARAUJO THIAGO FERREIRA MACHADO THIAGO GOMES BRANDAO THIAGO GUIMARAES PEREIRA THIAGO GUIZELLINI VIEIRA DA SILVA THIAGO HENRIQUE CARDOSO DA SILVA THIAGO HENRIQUE CARVALHO THIAGO HENRIQUE DA SILVA DE MELO THIAGO JUCA CHERMONT THIAGO JUNTOLLI VILHENA THIAGO MEIRELLES FERNANDES PEREIRA THIAGO NEGROMONTE LIRA THIAGO PADILHA PEIXOTO THIAGO PEDRO NONATO DA SILVA THIAGO REZENDE SALES CORREIA THIAGO RIBEIRO DOS SANTOS THIAGO SILVEIRA DE SALLES TEIXEIRA THIAGO SOUZA DOS PRAZERES THIAGO TRINDADE DAISSON SANTOS THIAGO VAZ DA COSTA MILANI THIAGO VINICIUS DA SILVA FERNANDES THIAGO VINICIUS LOPES DA SILVA THOMAS GONCALVES DE MATTOS THOMAZ TEIXEIRA SIQUEIRA GONCALVES THUANI CRIS MASCARENHAS DOS SANTOS THUANY LARA SILVA PEREIRA THUANY MARIA CLEMENTE RODRIGUES THUTHIA NOGUEIRA FERNANDES THYAGO CARVALHO HUEBRA PERDIGAO TIAGO AGUIAR DE LEMOS TIAGO ALMEIDA NEGRY TIAGO ANTUNES VIEIRA DE MENEZES TIAGO COGO DALMASO TIAGO CUNICO CAMARA TIAGO DANTAS BEZERRA TIAGO DE PAIVA DIAS TIAGO DE SOUSA PEREIRA TIAGO GABRIEL GOMES DE SOUZA TIAGO GEBRIM TIAGO GOMES ALVES TIAGO MARSILI FRICKE TIAGO MINUCCELLI GARCIA TIAGO MIRANDA NUNES TIAGO MONTEIRO DE LUCA TIAGO OURIQUE DA SILVA TIAGO RODRIGUES DE PINHO TIAGO SOUSA PEREIRA TIAGO WAGNER DURCE MARTINS TIAGO ZANCANARI DE ASSIS TILSON DA SAUDE SOUSA TOBIAS BORGES GRIPPA DE SOUZA TONY HIKARI YOSHIDA TONY ROBERTO DE CARVALHO TRICIA GOMES QUARESMA TUANE DE ALMEIDA REIS TULIO AVELAR GUIMARAES TULIO CAMARGO DA SILVA TULIO VALERIO DA SILVA CORREIA TULLIUS TAHAM BELO XAVIER UENDERSON SOUZA DA SILVA ULILI EMERSON MARTINS NHAGA ULISSANDRA OLIVEIRA ALVES ULISSES MARINS MALINOSKY URIAM MOTA SOUSA VALDEMAR GOMES DE PAIVA JUNIOR VALDEMAR JOSE DA SILVA VALDEMAR VILUTIS VALDEMIR PEREIRA DA SILVA FILHO VALDENICE MARIA DA SILVA VALDENISE SILVA DA COSTA VALDIR LEMOS PADILHA VALERIA DE FATIMA SILOTO VALERIA PEREIRA BASTOS VALERIA RAMOS PINTO VALMAR FERREIRA BARBOSA VALMOR TAVARES MARQUES VALQUIRIA CONCEICAO AZEVEDO CALDAS VALTENIO DE SOUZA MARQUES VALTER DE OLIVEIRA TEIXEIRA VALTER GERALDO FERNANDES JUNIOR VALTINEI PAULO BERBET VANDA APARECIDA FERREIRA BRANDAO VANDENIR DOS SANTOS PAZ VANDERLEI APARECIDO RIBEIRO VANDERLEI LUCIANO JACOMETI VANDERLEI OLIVEIRA SANTOS VANDERMON VIEIRA COUTO VANDERSON MACHADO VANESSA CAMACHO DA CUNHA LEITE VANESSA CHARALLO SAVATIN VANESSA DA ROCHA ALVES VANESSA DE ALENCAR NUNES VANESSA DE SOUZA OLIVEIRA VANESSA DOS SANTOS JANUARIO MACHADO VANESSA DOS SANTOS LIMA VANESSA GOMES DA SILVA VANESSA MARIA TOBIAS TERRA CHAVES VANESSA MARTINS RIBEIRO VANESSA MELLO DA SILVA VANESSA RODRIGUES LIMA RAMOS VANESSA SILVA SANTOS VANESSA STELLA CHALES VANIA CLAUDIA DOS SANTOS VANIA MARIA CRUZ BAPTISTA VANIA MARIA LANNES PEREIRA VANIA STEPHANIE BORGES RIBEIRO VERA LORENA DE BARROS SANTOS VERA LUCIA DA SILVA EVARISTO VERA LUCIA DE OLIVEIRA LUCENA VERA LUCIA LOPES FERNANDES VERA LUCIA RODRIGUES ESPINDULA VERA TEREZA DE CASTRO SAMPAIO VERONICA DE SA E SOUSA DE CASTRO VICENTE DA SILVA SOBREIRA RODRIGUES VICENTE FERREIRA VICENTE LUIZ PEREZ DE ROSARIO VICTOR ALVES MACHADO VICTOR HENRIQUE SCHILDKNECHT VICTOR HUGO DE ALENCAR SARAIVA VICTOR HUGO GHIGNATTI MENDES VICTOR HUGO HENRIQUE DA SILVA VICTOR HUGO NUNES BEZERRA VICTOR HUGO RODRIGUES DOMINGUES VICTOR LEMES CRUZEIRO VICTOR MELO FREIRE VICTOR MELO VIEIRA VICTOR MESQUITA MELO VICTOR PESSANHA GONCALVES VICTOR RAFAEL REZENDE CELESTINO VICTOR ROBERTO SKROCH VICTOR SANTANA MARQUES VICTOR WONG VICTORIA CURCIO MACHADO VICTORIA MARIANE DE MORAIS MARTINS VILMAR DE OLIVEIRA CORDEIRO JUNIOR VINICIUS ALVES BRANCO VINICIUS ALVES DA CONCEICAO VINICIUS ANDREI CONTE VINICIUS BRETAS QUINTAO VINICIUS BRITO DE OLIVEIRA VINICIUS BRUM MOSTOVOY VINICIUS CANEDO DA SILVEIRA VINICIUS CARVALHO DE ARAGAO SANTANA VINICIUS COIMBRA KLEIN VINICIUS COSTA DE OLIVEIRA VINICIUS COSTA E SILVA VINICIUS DA SILVA MANOEL VINICIUS DE MEDEIROS LEAL VINICIUS DE MIRANDA TOLEDO VINICIUS DE OLIVEIRA CASTRO VINICIUS DOS SANTOS OLIVEIRA VINICIUS FIGUEIREDO NUNES ROSA VINICIUS GAGO MOREIRA VINICIUS GRUPP FERNANDES VINICIUS MEDEIROS DE LIMA VINICIUS NATANAEL SOARES DE CARVALHO VINICIUS PALHARES DE CARVALHO VINICIUS RIBEIRO SEIXAS BATISTA VINICIUS RODRIGUES DANTAS VINICIUS ROSA BEZERRA VINICIUS SCOTTI VINICIUS SOARES MACEDO VIRGILIO DE MATOS SANTOS CASTELO BRANCO VIRGINIA DAMASCENO ALEXANDRE VITOR ALMEIDA DE QUEIROZ VITOR ARAUJO MICHIELETTA DA SILVA VITOR CAIXETA SANTOS VITOR CAVALCANTI DANTAS VITOR CRESPO DOS SANTOS ROQUE VITOR DA FONSECA PAIVA VITOR DE PAULA GOMES VITOR GABRIEL KLEIN VITOR GONCALVES DA SILVA CALDEIRA LOUREIRO VITOR GUILHERME DE SOUZA VITOR HUGO DUARTE DA SILVA VITOR JACKSON XAVIER FILHO VITOR MATEUS SILVA RAMOS VITOR PANETTO DO NASCIMENTO VITOR PAULO DA MOTTA VITOR SILVA DE MELO VITOR VALLE UCHOA NETTO VITORIA LIMA DA SILVA VIVIAN BORGES FERREIRA DE CARVALHO VIVIAN MARIA DOS SANTOS VIVIAN SILVA MOUTINHO VIVIAN TERCOTTI VIVIANE DOS SANTOS ROCHA VIVIANE ELVIRA NERES DOS SANTOS VIVIANE FRANCO MOSER VIVIANE SANTANA GROLI VIVIANE SANTOS SILVA VLADIMIR MARQUES PASSOS VLASSOIS ALVES E SILVA VOLNEI CORBELLINI VOLNEY DA SILVA FERRAZ JUNIOR WAGNEL ALVES RODRIGUES WAGNER CARVALHO FERREIRA WAGNER DA ENCARNACAO FERREIRA WAGNER GOMES DE OLIVEIRA WAGNER SOBRINHO MENDONCA WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES WALBER DE SOUZA GUIMARAES FILHO WALDEMAR SANTUCHI BIZZO DA SILVA WALDIR ROSA DE LIMA WALDIR DA SILVA SOUZA JUNIOR WALDYRENE LOPES FERREIRA DE OLIVEIRA WALESKA DOS SANTOS CABRAL RODRIGUES RIBEIRO WALISSON HENRIQUE SILVA FREITAS WALLACE MOREIRA BASTOS WALLISON BASTOS DOS SANTOS WALLYSON RICHELLY VIEIRA DA SILVA WALMIR BRAGA DA SILVA WALQUIRIA SILVA MARANHAO ALMEIDA WALTER ALBERTO MORITA WALTER SILVA DA ROCHA WALTER VENSON FILHO WALTER WILLIAM COX JUNIOR WANDERLEY VIEGAS DA SILVA WANDERSON COSTA WANDERSON GONCALVES ELIAS WANESSA CRISTINA DA SILVA CORREA WANTHUYR JOSE ZANOTTI FILHO WEBER ALVES LIMA WELBER VICTOR VIANA NEVES WELINGTON NERY DA SILVA WELLINGTON BATISTA MOURA WELLINGTON DA SILVA FERREIRA WELLINGTON FALCAO DE SOUSA WELTON GUILHERME ROCHA DE SOUSA WENDERSON BRAZ GOMES JUNIOR WENDERSON DOUGLAS MARTINS SILVA WENDERSON SOARES PIRES WERLEN LAUTON ANDRADE WERNER ESPANA ROSENBAUM WESLEY BRENO E SILVA LOPES WESLEY FERREIRA DA SILVA WESLEY RIBEIRO DE SA E SILVA WESLEY SARAIVA GUEDES JUNIOR WILER GALLO FILHO WILLANY RAYANY FORMIGA DE MELO WILLER ALVES DA SILVA CRUZ WILLIAM AKERMAN GOMES WILLIAM CUNHA DE JESUS LOWNDES WILLIAM DE ALMEIDA PEIXOTO WILLIAM EVARISTO BARBOSA WILLIAM GURGEL PAIVA DE SOUZA WILLIAM ALONSO OSTERMAYER WILLIAM BRAGA DA SILVA WILLIAM CARDOSO DE ALMEIDA WILLIAM DE MORAIS RAMOS WILLIAM DENER DE OLIVEIRA WILLIAM SALES BOTELHO WILLIAM YOSHINORI TANJI WILLY PATRICK DE FREITAS TORRIANI WILSON AGRA MARAPODI WILSON LUCIO SILVA DOS SANTOS WILSON MINORU OTSUKA WILSON MOSCA SEGUNDO WILSON NOGUEIRA DA MOTA WILTON VILANOVA FILHO WISLEY RODRIGUES ROCHA WISSLER MOURA PIMENTEL WOELITOM MICHALISZYN WOLFGANG POETER VON ROEDER MICHELS DE LARA WOLNEY CARDOSO DA SILVA YAGO FALCAO DA COSTA ASSIS YALAN DIEGO DE CASTRO SILVA YALLA DA SILVA RAMALHO YAN CAIO RAMOS ARAUJO YASMIM MARINS IBROVIC YASMIN APARECIDA FERNANDES COSTA YASMIN CRISTINA AUGUSTO DE SOUZA YASMIN MENDES DE SOUZA YASMINE KARYSIA SOUSA SILVA YEDA MARQUES YGOR MONTENEGRO ARAUJO YONE BARRETO AMANCIO VINHAS YOSHIO TAKANO YURI BABO TORRES PEREIRA YURI CESAR CHERMAN YURI DE MORAES PIRES YURI GUIMARAES LACERDA YURI IUATA RANK YURI JESUS ARAUJO ZEILA MARCIA CARVALHO DA SILVA ZELI FERNANDES ZELIA MARIA DE JESUS SILVA ZELLI BEATHRIZ CORTES TINDO ZENAIDE SUELY DE CARVALHO MIRANDA ZENON KOUZAK ZILDINEUSA SANTOS MONTENEGRO

2016 - E A HISTÓRIA CONTINUA...

No dia 20 de março, a ANAC completa sua primeira década de funcionamento. Neste ano, o grande desafio será a Operação Olimpíadas e Paralimpíadas, no qual será reforçada a fiscalização da Agência para que, juntamente com outros órgãos da aviação, o transporte aéreo obtenha o mesmo sucesso alcançado na Copa do Mundo, em 2014. Paralelamente, a ANAC continuará trabalhando para cumprimento de seu Plano Estratégico 2015/2019 e para o desenvolvimento do transporte aéreo e da aviação civil brasileira.

No dia 7 de janeiro, a ANAC divulgou a segunda edição do Guia da Empresa Aérea (GEA), publicação que tem como objetivo aproximar a ANAC de seus regulados e tratar de assuntos de interesse de operadores regidos pelos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil RBAC 135 (Táxi-aéreo) e RBAC 121 (Linha Aérea).



No dia 13 de janeiro, a companhia TAM Linhas Aéreas e a Infraero foram autuadas pelo desembarque inadequado de uma passageira com deficiência no voo TAM 3644, que em dezembro de 2015, no aeroporto de Maceió (AL). Os autos foram emitidos em

descumprimento à Resolução nº 280 da ANAC, que dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo.

Em 19 de janeiro, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) divulgou à imprensa o Relatório Final de Investigação sobre o acidente com a aeronave de matrícula PR-AFA, ocorrido em 13 de agosto de 2014, que vitimou o candidato a presidente Eduardo Campos e mais seis pessoas. As recomendações apresentadas pelo Cenipa serão analisadas pela Agência, que se manifestará no tempo regulamentar.

A diretoria da Agência decidiu, no dia 26 de janeiro, rever a Agenda Regulatória do biênio 2015/2016 (Portaria nº 160). O documento indica os temas que demandarão uma atuação prioritária no processo de normatização da Agência. Instituída em dezembro de 2014, a Agenda trazia 48 temas no total.

Com a revisão, foram incluídos oito novos temas e excluído um, além de terem sido atualizados os cronogramas originalmente planejados. A alteração teve como objetivo refletir e adequar a capacidade de execução normativa da Agência, de acordo com as prioridades demandadas pela sociedade e pelo setor, bem como com o calendário dos grandes eventos previstos para o ano de 2016 (Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, no Rio de Janeiro).

Em auditoria de certificação, no dia 1º de fevereiro, técnicos autorizaram o retorno da utilização de helicópteros na pulverização das lavouras brasileiras. A modalidade, desativada há mais de 30 anos no país, poderá voltar como opção para agricultores que pretendem investir em pulverizações mais precisas em locais de difícil acesso. Durante a auditoria para a certificação da primeira empresa que oferecerá o serviço, foram verificados todos os requisitos previstos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC nº 137), tais como documentações, registros e relatórios afetos às operações agroagrícolas, além da verificação do funcionamento do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO), bem como do Programa de Treinamento de Tripulantes.



Arquivo ASCOM/ANAC

Certificação de helicóptero para aviação agrícola

A Operação Carnaval, de 3 a 15 de fevereiro, teve foco na fiscalização da prestação de informações e de assistência pelas companhias aéreas aos passageiros, em observância à Resolução ANAC nº 141/2010, nos oito aeroportos de maior movimento nessa época do ano: Santos Dumont e Galeão, no Rio de Janeiro, Viracopos, Guarulhos e Congonhas, em São Paulo, Salvador, na Bahia, e Recife, em Pernambuco.

No dia 4 de fevereiro, a ANAC assinou Acordo de Cooperação Técnica com o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão para utilização do Sistema Eletrônico de Informações (SEI). No final de 2015, a adoção do SEI na Agência ganhou *status* de Projeto Prioritário. A expectativa é que ainda em 2016 a ANAC possa adotar o SEI para a gestão integral de seus processos.



Paralelamente à Operação Carnaval, a Agência realizou a Operação Folião de 11 a 13 de fevereiro, em nove aeroportos simultaneamente (Brasília/DF, Salvador/BA, Campo de Marte, Jundiaí e Sorocaba/SP, Curitiba/PR e Campo Grande/MS), com foco nas operações da aviação geral. Durante as abordagens foi verificada a validade da documentação da tripulação (pilotos e copilotos) e da aeronave, como a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) e o Certificado de Aeronave-

vegabilidade (CA), além das condições físicas das aeronaves e a regularidade das operações realizadas a fim de combater a prática do táxi-aéreo pirata e outras eventuais irregularidades. Foram abordadas 98 aeronaves, com 25 Notificações de Condição Irregular de Aeronave (NCIA).

O novo portal da ANAC, mais uma das ações pela comemoração dos 10 anos da Agência, foi idealizado para atender as principais demandas de informação por parte da sociedade e dos agentes regulados. Além disso, atende os critérios de acessibilidade e está alinhado às melhores práticas para propriedades digitais. Nesse novo ambiente, a Agência passará a transmitir, em tempo real, as Reuniões Deliberativas da Diretoria Colegiada da Agência, ampliando o nível de transparência sobre seu processo decisório.



No dia 20 de março, a ANAC completa sua primeira década de existência.



MARCELO PACHECO DOS GUARANYS

Diretor-presidente

Perfil

Marcelo Pacheco dos Guarany's é diretor-presidente da ANAC desde 12 de julho de 2011. Foi diretor de Regulação Econômica da Agência de 2007 a 2010, tornando-se à época, com 30 anos, o mais jovem diretor de uma agência reguladora no país. Servidor público da carreira de Analista de Finanças e Controle da Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda, Mestre em Direito pela UnB e graduado em Economia (UnB) e Direito (Uniceub), Guarany's dedicou-se ao estudo sobre mercados e concorrência em transporte, especialmente na aviação civil, setor no qual contribuiu para formulação de normas, diretrizes e leis, dentre as quais a Lei de Criação da ANAC. Abaixo, conta um pouco da história da Agência sob a ótica de diretor e de diretor-presidente.



Arquivo ASCOM/ANAC

Qual era o seu maior desafio ao vir para a ANAC em 2007, em seu primeiro mandato?

A minha primeira missão foi ajudar a implementar a agenda de desenvolvimento do transporte aéreo, por meio da concorrência no transporte aéreo e da expansão do número de passageiros transportados. A percepção que tínhamos desde o começo da década de 2000 era de que a regulação praticada antes da criação da ANAC não focava em transformar o transporte aéreo em transporte público. Havia uma preocupação grande com o cumprimento das normas de segurança. Desde aquela época importávamos as regras dos Estados Unidos e os anexos da OACI, mas não havia uma preocupação com os fundamentos econômicos para regular o setor. Havia controle de preço (de passagens aéreas) e de oferta, mas isso não trazia benefícios para a sociedade. Então o que começamos a questionar (quando eu ainda estava no Ministério da Fazenda) era por que regular assim? O que de fato deveria se regular nesse setor? Fizemos um trabalho (que acabou não sendo publicado, mas virou nossa agenda de trabalho depois) no qual constava a

implementação da liberação de tarifas aéreas e da oferta de rotas, tudo isso para permissão da concorrência, para a entrada de novas empresas e para a flexibilização dos mercados (inclusive internacionais). Nessa minha primeira vinda para a ANAC, a Agência havia sido instituída um ano antes e eu trabalhei em alguns aspectos da Lei de Criação da Agência (sobretudo os dispositivos sobre o marco regulatório de liberdade de oferta e liberdade de tarifa). O Ministério da Fazenda, onde eu atuava antes de vir para a ANAC, em 2007, teve um papel muito ativo nessa discussão.

E a questão da qualidade do transporte aéreo?

A qualidade da prestação do serviço é uma decorrência da liberdade tarifária e de oferta. Quando o transporte aéreo tinha seu preço muito regulado, havia aparentemente um incentivo para ter mais qualidade. Naturalmente, se você não concorre em preço, concorre em oferta de serviço. Então, as empresas ofereciam comida e outras coisas que não eram exatamente uma preocupação do transporte aéreo. Quando permitimos que o

transporte se expandisse, o que ocorreu com a criação da ANAC, houve a possibilidade de crescimento sem as barreiras regulatórias que eram impostas antes e, naturalmente, houve uma diminuição desse tipo de serviço (alimentação) porque há mais concorrência no preço e as empresas precisam cortar os custos. É necessário manter a qualidade naquilo que é realmente importante para a prestação de serviço: regularidade e pontualidade dos voos. Como criar esses incentivos e corrigir comportamentos que se desviavam disso era o desafio da regulação nessa expansão do transporte aéreo.

Como estava a situação quando você chegou, em 2007?

Quando eu cheguei à ANAC, a desorganização do transporte era muito

grande. Havia uma grande quantidade de voos que não cabiam na infraestrutura aeroportuária. As empresas pediam autorização para um voo, voavam outro e comercializavam outro. Ou seja, a comercialização, a operação e a

autorização estavam completamente desencontradas. O trabalho feito logo nos dois primeiros meses foi de ajustar isso, ou seja, fazer com que a malha inteira coubesse na infraestrutura. Fizemos um pente fino em todos os voos aprovados no país para aprová-los ou reprová-los de acordo com a capacidade de cada aeroporto. E a partir daí, fizemos com que as empresas cumprissem a seguinte disciplina: além do número de voos ter de caber na infraestrutura, o voo pedido tinha de ser de fato o voo a ser comercializado e operado. Isso provocou uma redução nos índices de atraso e de cancelamentos de voos.

Eu lembro que na virada da malha de final de ano de 2007 para 2008 os indicadores de atraso, que estavam entre 30% e 40%, passaram automaticamente para entre 15% a 20% por conta do ajuste realizado. A partir daí, o restante dos ajustes foi melhorando esse comportamento

das companhias. A qualidade sempre vai melhorar quanto maior for a concorrência entre as empresas. E o nosso objetivo era que as empresas concorressem entre si para oferecer maior qualidade ao passageiro. Não simplesmente forçar isso, mas introduzir esse aspecto na cultura do setor. Hoje isso entra no *marketing* das empresas, como, por exemplo, dizer que é mais pontual, oferecer assento mais confortável como opção ao passageiro, ter passagens mais baratas... Essa era a lógica da regulação.

E em que contexto veio a criação da resolução que estabelece os critérios de assistência aos passageiros em casos de atrasos, cancelamentos e preterições?

A Resolução nº 141, de 2010, veio de uma necessidade

de regulamentar mais precisamente a prestação de assistência aos passageiros pelas companhias aéreas. Havia muita confusão. Os passageiros acabavam reclamando no Judiciário, muitas vezes por questões

relativas a indenizações e não à prestação de assistência pelo transporte aéreo realmente. Conversando com os órgãos de defesa ao consumidor e com as empresas aéreas, nós sedimentamos qual seria esse melhor entendimento para diminuir o custo de todas as negociações e de todos os conflitos gerados pela eventual má prestação de serviço.

O mercado entendeu isso de forma tranquila? Vocês fizeram a regulação que gostariam de fazer?

Toda vez que se mexe com interesses econômicos, aqueles que estão numa posição mais confortável reagem. Então, tivemos resistência para a abertura do aeroporto Santos Dummont, tivemos resistência das empresas aéreas para a liberalização tarifária internacional, por exemplo. Para a América do Sul, houve menos resistência para a liberalização tarifária porque as empresas

“A qualidade sempre vai melhorar quanto maior for a concorrência entre as empresas.”

tinham uma posição melhor nesse mercado. Nas rotas de longo curso, a resistência foi muito grande. Mas a Agência conseguiu se manter firme em seus propósitos e implementar essas medidas que nós entendíamos ser necessidades legais. Não tínhamos a opção de não fazê-las. Então as empresas resistiram, mas depois se acomodaram. E aí conseguimos ver o benefício disso para a sociedade, que é um aumento grande do número de passageiros com preços menores para todos os serviços, tanto doméstico quanto internacional. Lembrando que para o transporte aéreo internacional havia limite de desconto e a passagem daqui para os Estados Unidos, por exemplo, às vezes não era menor que 700 dólares. Hoje há passagens de 300 dólares e situações com valor de 500, 600 dólares são corriqueiras. Isso faz muita diferença. Há muito mais gente voando, mesmo internacionalmente. E a visão de que o transporte aéreo era um transporte de luxo (era essa a visão no mercado doméstico) nós conseguimos reverter. Acho que hoje de fato as pessoas de todas as classes têm mais acesso ao transporte aéreo. A barreira do mercado internacional naturalmente vai cair também, porque hoje voar para fora do país continua sendo visto como “um bem de luxo maior”, mas faz parte do direito do cidadão de ir e vir, inclusive para fora do seu país. A população tem que ter acesso a esse serviço.

No segundo mandato, você assumiu como diretor-presidente. Nessa posição, quais foram os principais desafios?

Primeiramente, cuidar das concessões de aeroportos. Toda a expansão do transporte aéreo que foi feita nos cinco anos anteriores expôs um problema muito grande: os aeroportos não estavam conseguindo dar conta do aumento do número de passageiros. Eles não conseguiram fazer investimento na razão necessária porque tínhamos uma única empresa pública cuidando de 66 aeroportos, equivalentes a 98% do tráfego. E é impossível que uma empresa faça investimentos nessa velocidade, ainda mais sendo uma empresa pública. O grande desafio, que nós já estávamos defendendo há alguns anos, era permitir o exercício das concessões para que elas gerassem expansões mais rápidas de investimento.

E não só isso, mas também uma operação melhor do aeroporto, a gestão do aeroporto como negócio e a prática de concorrência entre eles. Os aeroportos têm que disputar entre si pelo mercado. Isso faz com que eles busquem mais eficiência e melhoria da qualidade do serviço para o passageiro. Quando eu retornei à ANAC, em 2011, a presidente tinha acabado de decidir fazer as concessões, e ela decidiu fazê-las num prazo muito curto.

Em segundo lugar, nós já tínhamos mostrado para a sociedade que nós conseguíamos fazer um transporte aéreo seguro, então, o foco passou a ser demonstrar a importância da segurança no transporte aéreo e fazer com que a Agência estivesse cada vez mais preparada e fosse efetiva no controle da segurança de operações da aviação civil.

O terceiro desafio era uma melhoria na qualidade do transporte aéreo, sempre mantendo as tarifas em patamares mais baixos e aumentando o número de passageiros.

E por fim, um desafio interno que me preocupava bastante: fortalecer a Agência para que ela pudesse desempenhar suas funções independentemente de quem estiver no corpo diretivo, de quem for o ministro ou de quem for o presidente da república. A ANAC é uma agência de Estado que vai desempenhar suas funções independentemente do Governo e é importante que ela tenha os instrumentos necessários para isso. Então, toda a parte de fortalecimento institucional era o maior desafio do ponto de vista da gestão da Agência.

Como avaliar se os quatro desafios foram cumpridos satisfatoriamente?

Acho que os quatro desafios não são trabalhos de curto prazo. E, para mim, ter passado esses cinco anos na Agência serve para fazer uma avaliação melhor. Acho que o grande ganho que temos é a percepção da sociedade. O transporte aéreo deixou de ser uma preocupação de ter caos imediato, a cada instante. O trabalho excepcional das equipes na Copa do Mundo FIFA 2014 é um exemplo de reversão dessa sensação da sociedade e demonstração de que o transporte aéreo não é um pro-

blema. Já sentimos isso inclusive nas últimas operações de final de ano. As pessoas não esperam mais que tenha confusão, isso para mim é uma demonstração de êxito de três desses objetivos. Primeiro da parte de segurança, onde todos confiam na segurança, inclusive externamente. A OACI, em sua última auditoria, em novembro passado, nos colocou em quarto lugar mundial em cumprimento das regras de segurança. Isso não significa que não temos que continuar aprimorando nosso trabalho, mas é um excelente indicador para os padrões internacionais de aviação civil. Do ponto de vista de qualidade, tivemos indicadores recentes demonstrando que as empresas aéreas brasileiras estão entre as mais pontuais do mundo e que Guarulhos é um dos aeroportos mais pontuais. Isso também é um resultado muito bom para um país que reclamava e duvidava muito da pontualidade e da regularidade das operações de transporte aéreo. Continuamos observando expansão no setor, embora estejamos em uma situação economicamente desfavorável em 2016. Mas vemos que os passageiros continuam voando e que os preços continuam num patamar adequado. E isso é uma mudança estrutural. Temos espaço para mais que dobrar o número de passageiros transportados por ano no país. E creio que esse caminho não tenha mais volta.

Temos ainda um resultado muito bom do nosso programa de concessões comparado com outros setores de infraestrutura. Talvez seja o setor de maior sucesso. Apesar de algumas obras ainda não terem sido entregues, a maior parte, aquela que já foi entregue, fez uma diferença muito grande para o setor inteiro. Grandes *hubs* foram concedidos e eles têm o poder de aumentar o número de passageiros transportados para todas as regiões do país. É um programa que também não tem mais volta e é tido como referência de sucesso dentro e fora do Brasil.

Por fim, o fortalecimento institucional. Nós temos tido reportes positivos dos órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União (TCU), sobre como a gestão da Agência tem melhorado, utilizando-nos como exemplos de melhoria frente a outras instituições. Temos tido um



grau de maturidade institucional maior, mas o que queremos é que, cada vez mais, todas as nossas atividades sejam descritas em projetos e processos bem mapeados para que todas as áreas tenham procedimentos descritos e saibam o que fazer em qualquer cenário de mudança de diretoria. Assim, os novos diretores conseguem entrar e saber que projetos estão sendo tocados, obviamente com toda a capacidade de opinar ou alterar a rota de determinados projetos, mas, a Agência não ficaria à deriva caso tenhamos uma grande mudança de Governo ou de direção. Vejo que a ANAC está encaminhada nesse sentido.

A que você atribui o sucesso das concessões, tendo em vista que foi a primeira experiência no setor, coordenada por uma Agência jovem, com servidores também jovens?

Acho que, primeiro, um corpo de servidores absolutamente dedicado, um grupo de servidores que, realmente, têm paixão pelo que faz, com disponibilidade para trabalhar, sem preocupação se vai estar no final de semana ou à noite na Agência. Está longe de ser a situação adequada, mas, se temos uma missão, vamos cumprir. E acho que foi isso que eu senti mais forte na Agência, isso dá muito orgulho! Segundo, uma boa organização dos processos. Todas as vezes que nós organizamos esse processo tivemos um bom mapeamento de tudo que tínhamos que fazer, de quais os gargalos possíveis de serem enfrentados, de como enfrentá-los. Toda a linha

de produção da concessão foi muito bem mapeada. Terceiro é uma boa coordenação com os outros órgãos de governo. A gente viu em outros setores que, quando isso não é bem coordenado, há possibilidade de documentos e decisões irem e voltarem e isso piora muito o processo. Quando você tem um cronograma tão apertado como esse, é importante uma boa coordenação e nós tivemos cooperação com a Casa Civil, com o Ministério da Fazenda, do Planejamento Orçamento e Gestão, com a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República sempre para se preparar para as reuniões e para as tomadas de decisão. Isso fez toda a diferença e permitiu que fizéssemos rodadas de concessões sempre em prazos recordes para processos de infraestrutura tão complexos como esses.

O principal motivo da nossa existência como órgão regulador é garantir a segurança das operações de aviação civil e mostramos que, mesmo com o mercado em franca expansão, conseguimos manter os níveis de segurança e expandi-los. E fizemos isso com muito

custo. Nós temos 40% a menos de mão-de-obra do que tínhamos quando nascemos e demonstramos que é possível buscar maior eficiência na administração pública, ou seja, produzir muito mais, dar muito mais ganho para a sociedade com menos servidores.

Quais os desafios da ANAC para a próxima década?

A ANAC deve continuar a aprimorar sua regulação. Uma coisa que aprendemos muito numa agência reguladora civil é que é muito importante saber por que se cria uma regra, qual objetivo se quer atender e mensurar o efeito disso. Há regras que criamos que às vezes tem um ônus muito grande para os regulados e que não atendem o objetivo almejado inicialmente. Aprimorar essa forma mensuração, de análise de impacto regulatório, de análise de custo-benefício de uma regulação é muito importante para que a Agência continue buscando a excelência. Isso não é só na área econômica, mas principalmente na área técnica. Na área técnica temos que mensurar qual é o benefício de segurança de cada medida e demonstrar isso para a sociedade para melhor aceitação de cada regra e também para a crítica das regras que editamos anteriormente. Estamos no caminho da excelência e vamos conseguir chegar lá. A segunda coisa importante é a gente continuar dotando a Agência dos quadros necessários para os nossos desafios. Ainda temos espaço para novos servidores: temos um setor que não para de crescer e a demanda por serviços vai ser constante. Importante termos políticas de inclusão desses servidores novos que chegam e continuar disseminando na cultura institucional a busca pela excelência, pela melhor prestação de serviço para a sociedade. É importante que a ANAC se prepare para se integrar ainda mais com os demais órgãos do sistema de aviação civil para que nós possamos trabalhar juntos para a eficiência do setor em todas as etapas. É natural que, enquanto tínhamos um transporte aéreo limitado, com crescimento limitado, determinados problemas que deveriam existir não eram vistos. O primeiro problema percebido, quando houve aumento de passageiros no setor, foi a dificuldade de as empresas aéreas entregarem um serviço com qualidade para todos. O segundo foi motivado pelo aumento da demanda por infraestrutura



aeroportuária. Fizemos com que o aeroporto entregasse com mais qualidade e agora estamos gerando os incentivos necessários para que a infraestrutura aeroportuária seja melhor empregada e melhor entregue pelo prestador de aeroportos. O próximo passo, como temos visto, é o fato de os próprios aeroportos estarem demandando, da parte de navegação aérea, do controle de tráfego aéreo, uma maior eficiência das operações. Cada vez que

“Para criar uma norma é preciso que se tenha como objetivo maior atender a sociedade. As regras de segurança são um exemplo.”

você ajusta uma etapa, a próxima etapa passa a ser o desafio. Então a eficácia do conjunto do sistema depende de uma boa regulação, buscando eficiência das empresas aéreas, dos aeroportos e da navegação aérea.

Em termos de regulação, quais foram os avanços? As normas estão mais claras e coerentes?

Para criar uma norma é preciso que se tenha como objetivo maior atender a sociedade. As regras de segurança são um exemplo. Por que as empresas não buscam, elas próprias, ter todas as rotinas colocadas nas nossas regras, todos os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) específicos para operação de empresas de transporte aéreo? Por que esses regulamentos têm que descrever tanto o que as empresas devem seguir? Economicamente tem até uma razão: as empresas, muitas vezes, não conseguem colocar em seus custos ou precificar o custo de um acidente. Um acidente tem um custo absurdo para a sociedade. Como você reduz a possibilidade de um acidente? Colocando dentro do seu custo de operação várias rotinas de segurança: treinamentos, manutenções, formas de operações das aeronaves etc. O órgão regulador entra para obrigar que as empresas

aéreas incluam todas as atividades nos seus custos para que a sociedade não tenha o custo de um acidente ou de um problema de falta de segurança. Então, essa é uma das justificativas para se regular segurança.

Do ponto de vista econômico, por que regular ou não um preço? A Agência avançou muito para isso também: entender as reais razões e as necessidades de se regular.

Primeiramente, como deveria ser, esse avanço começa na área econômica, mas vai migrando para as demais áreas da Agência, que passam a ter esse mesmo tipo de raciocínio na hora de criar uma regra que pode gerar um ônus desnecessário à sociedade. Se o ônus é gerado, tem que ser evidenciado o benefício gerado para todos. Nisso a Agência tem avançado, mas precisa continuar buscando aprimoramento.

Um recado pros servidores?

Bom, eu sempre tive na minha vida de servidor público o entendimento de que nós não temos que fazer só o que está escrito na legislação da nossa carreira. É importante fazer mais. Temos que buscar entregar cada vez mais para a sociedade. Minha grande sensação na Agência é que as pessoas buscam isso: sempre procurando fazer mais para entregar um resultado muito palpável. Continuem nessa busca de entregar mais para a sociedade. Tenham orgulho da Agência de vocês. A ANAC é definitivamente o local mais sensacional em que já trabalhei, com pessoas muito empenhadas em fazer as pessoas perceberem, cada vez mais, os benefícios do transporte aéreo e da aviação civil para a sociedade, que diminui barreiras, aproxima pessoas, e amplia os direitos de ir e vir dos cidadãos, sempre com segurança.

Termina seu mandato com a sensação de dever cumprido?

Termino sim. Termino com a sensação de dever cumprido. Muitas coisas deveriam ser feitas ainda, há algumas pequenas frustrações, mas acho que no balanço geral consegui entregar muito do que eu planejei e fazer parte de uma equipe realmente sensacional.

REUNIÕES DE DIRETORIA E AUDIÊNCIAS PÚBLICAS*

Reuniões da Diretoria	
2006	39
2007	32
2008	50
2009 ¹	46
2010	39
2011	97
2012	93
2013	92
2014	79
2015 ²	35
2016*	10

¹ Início da realização em separado das reuniões administrativas e deliberativas.

² Insuficiência de quórum deliberativo entre 19/03/2015 a 01/09/2015

Fonte: ASTEC em 12/02/2016

Audiências Públicas		
ANO	REALIZADAS	CONCLUÍDAS
2009	30	30
2010	28	27
2011	23	20
2012	28	24
2013	23	23
2014	21	19
2015	20	10
2016*	1	-

Fonte: ASTEC em 12/02/2016

ATOS NORMATIVOS EMITIDOS PELA ANAC*

Atos normativos emitidos pela ANAC											
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*
PORTARIAS	694	1439	2108	2360	2448	2629	2912	3446	3203	3466	284
DECISÕES	332	301	541	417	173	140	140	154	168	162	16
RESOLUÇÕES	5	9	54	63	47	34	46	39	52	21	2
INSTRUÇÕES NORMATIVAS	1	4	11	16	20	6	8	10	6	11	2

Fonte: ASTEC em 12/02/2016

*Até 12/02/2016

CONSELHO CONSULTIVO

O Conselho Consultivo da ANAC é um órgão de participação institucional da comunidade de aviação civil na Agência, tendo como objetivo fazer o assessoramento da Diretoria Colegiada, conforme previsto na Lei de Criação da ANAC (nº 11.182/2005). Composto por representantes do sistema de aviação civil e da sociedade, os membros são designados pelo diretor-presidente para mandato de 3 (três) anos, vedada a recondução. O Conselho é formado por 18 membros titulares e 18 membros suplentes. As atas das reuniões são públicas e ficam disponíveis na página da ANAC na internet.

CONSELHEIROS DA AGÊNCIA QUE ATUARAM DE 2007 A 2015

Empresas de serviços de transporte aéreo

Allemander Pereira
Anchieta Hércias
Apostole Lázaro Chryssafidis
Arturo Spadalle
Deilson Matoso
Douglas Targa
Eduardo Sanovicz
Fernando Alberto dos Santos
Guilherme de Almeida Freire
José de Anchieta Hércias
José Márcio Monsão Mollo
Maria Neide Vital da Silva
Milton Arantes da Costa
Norberto Maria Jochmann
Renato costa Pereira
Robson Bertolossi
Victor Rafael Rezende Celestino
Wolner Aguiar

Empresas de serviços aéreos especializados

Cláudio Coutinho Rodrigues
Eduardo Araújo
Francisco Dias da Silva
Júlio Augusto Kampf
Nelson Antônio Paim

Usuários de serviços aéreos

Alan Pereira
Antônio Cláudio Magnavita Castro
Antônio João Monteiro de Azevedo
Carlos Alberto Amorim Ferreira
Carlos Alberto Pacheco de Campos

Dadino de Oliveira Filho
Edmar Augusto Bull
Eraldo Palmerini
José Felinto
João Quirino Junior
João Victorino Pereira
Marcelo dos Santos Brandão
Miguel Fernandes da Silva
Miguel Guskow
Moacir Fischmann
Nilton Cláudio Belsarena
Ruber Marcelo Sardenha
Waldir Cardoso

Exploradores de serviços de infraestrutura aeroportuária

Geraldo Moreira Neves
Humberto Mota
João Márcio Jordão
José Carlos Pereira
Luiz Kazumi Myada
Marçal Rodrigues Goulart
Mauro Gandra
Murilo Siqueira Junqueira
Pedro Gilson Azambuja
Renato Pires de Lacerda Abreu
Valseni Braga

Aviação geral, aeroclubes e aerodesporto

Adalberto Febeliano
Anderson Paiva Porto
Carlos Alberto Lorenzini Bastos
Carmem Sylvia Pettena

Flávio Oliva
George William César de Araripe Sucupira
Gustavo Henrique Albrecht
Humberto Gimenes Branco
Jorge Derviche Filho
Marcelo Almeida
Leonel Brites
Luiz Claudio Gonçalves
Marconi Madeiros
Ricardo Nogueira da Silva
Rui Aquino

Indústria aeronáutica e de manutenção aeronáutica

Carlos Alberto Tavares
Francisco Horácio Mello
Hermano Paes Viana
Joaquim das Neves Pinhão
José Ronaldo da Luz
Luiz Claudio Gonçalves
Renato Rafael
Walter Bartels

Trabalhadores do setor

Alberto Santos de Carvalho
André Luiz Carvalho da Silva
Bruno L. M. de Luna
Celso André Klafke
Célio Alberto Barros de Lima
Célio Eugênio de Abreu Junior
Fernando Galdino de Souza
Francisco Hélio de Barros
Francisco Xavier Lemos
Graziella Baggio
João Henrique da Silva
José Eugenio de Carvalho Junior
José Gomes de Alencar Sobrinho
Luiz Sérgio de Almeida Dias
Marcelo Andrade Silva Schmidt
Marcelo Ceriotti

Paulo de Tarso Gonçalves Júnior
Pedro Orsini
Selma Balbino
Sérgio Dias

Formação e adestramento de pessoal destinado à aviação civil

Décio Correa
Djalma Farias
Elones Fernando Ribeiro
Eugênio Vertamatti
Marcus Reis
Nelson Riet
Raul Francé Monteiro
Reginaldo dos Santos
Sami Fadi Younes

Representantes indicados pelo Comando da Aeronáutica

André Luiz de Miranda Rebello
Ary Rodrigues Bertolino
Carlos Antônio Motta de Souza
Carlos Henrique Baldin
Delany Lopes dos Santos
Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira
José Alves Candez Neto
José Vagner Vital
Luiz Cláudio Ribeiro da Silva
Luiz Cláudio Magalhães Bastos
Luiz G. N. Cordeiro da Silva
Luiz Ricardo de Souza Nascimento
Marcelo Marques de Azevedo
Paulo Sérgio de Oliveira Santos
Rafael Rodrigues Filho
Raul de Souza
Ricardo Ignácio de Macedo
Roberto da Silva Pinto
Valter Barreto Silva
Walter de Almeida

Fonte: Assessoria Técnica (ASTEC) em 18/11/2015 *Lista de representantes de segmentos que atuaram como conselheiro dentre a primeira e a última reunião do Conselho Consultivo, respectivamente em 11/07/2007 e 9/07/2015. A formalização dos membros do Conselho Consultivo ocorreu a partir de julho de 2012, razão pela qual incluem-se na lista acima as pessoas que participaram nessas reuniões e cujos nomes foram registrados em atas.

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL*

DIRETORIA

Diretor-presidente

Marcelo Pacheco dos Guaranys

Diretores

Cláudio Passos Simão

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Ricardo Fenelon Junior

GABINETE

Fernando Ferreira

Pedro Humberto Terra Calcagno (Substituto)

Paula Bicudo de Castro Magalhaes

Pedro Humberto Terra Calcagno (Substituto)

José Carlos Ferreira

Waldin Rosa de Lima

Rogério Emilio de Andrade

Jorge Eduardo Leal Medeiros

Rita Sayonara Schueller

Desde 26/03/2015

05/02/2015 a 25/03/2015

08/02/2012 a 04/02/2015

24/10/2011 a 07/02/2012

14/08/2009 a 23/10/2011

22/10/2008 a 06/07/2009

04/08/2008 a 21/10/2008

18/02/2008 a 04/06/2008

07/04/2006 a 17/02/2008

ASSESSORIA DE ARTICULAÇÃO COM O SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (ASIPAER)

Maurício José Antunes Gusman Filho

Desde 06/07/2015

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL (ASCOM)

Gabriela de Souza Leal

Leonardo Borba Neira (Substituto)

Gerson Bonani

Henrique Luiz Morici de Paula Xavier

Paulo Henrique de Noronha Luz Trindade

Luiz Alberto Moreira Guilhermino

Cosette Espindola de Castro

Desde 08/10/2012

18/10/2011 a 07/10/2012

24/03/2010 a 17/10/2011

12/03/2010 a 23/06/2010

27/12/2007 a 03/03/2010

06/07/2007 a 26/12/2007

07/04/2006 a 01/06/2007

ASSESSORIA PARLAMENTAR (ASPAR)

George Alex Lima de Souza

Guilherme Franco Couto Neto (Substituto)

Ilma Ferreira Lima

Arão Parnes

Desde 05/09/2013

25/07/2013 a 04/09/2013

17/01/2008 a 24/07/2013

18/01/2007 a 16/01/2008

*Em 12/02/2016, fechamento da edição desta publicação.

ASSESSORIA TÉCNICA (ASTEC)

Ana Carolina Pires da Motta

Ana Carolina Pires da Motta (Substituta)
Ligia Maria Rocha Benevides
Lenir de Moraes
Henrique Augusto Gabriel

Desde 10/05/2012

10/10/2011 a 09/05/2012
10/07/2008 a 09/10/2011
10/01/2008 a 01/07/2008
28/04/2006 a 04/01/2008

OUVIDORIA

Erivelton da Silva Santos (Substituto)

José Carlos Ferreira (Recondução)
José Carlos Ferreira
Walquiria Silva Maranhão
Alayde Avelar Sant'anna (Recondução)
Alayde Avelar Sant'anna

Desde 06/12/2015

06/12/2013 a 05/12/2015
24/10/2011 a 23/10/2013
03/01/2011 a 23/10/2011
02/01/2009 a 02/01/2011
02/01/2007 a 01/01/2009

CORREGEDORIA

Chandre de Araújo Costa

Alexandre Chu Chang
Marcia Cristhina Pimentel de Almeida (Substituta)
Rubens Carlos Vieira

Desde 16/07/2015

27/08/2010 a 15/07/2015
04/08/2010 a 26/08/2010
26/07/2006 a 03/08/2010

AUDITORIA INTERNA

Cosme Leandro do Patrocínio

José Anísio Catunda Aragão
Irineu Carvalho de Aguiar

Desde 03/04/2012

18/03/2009 a 02/04/2012
13/03/2008 a 17/03/2009

PROCURADORIA

Cleso José da Fonseca Filho

Gabriel de Melo Galvão
Rogerio Emilio de Andrade (Substituto)
Dalide Barbosa Alves Correa
João Ilidio de Lima Filho

Desde 28/08/2012

25/11/2008 a 27/08/2012
25/09/2008 a 24/11/2008
08/02/2008 a 24/09/2008
25/05/2006 a 18/01/2008

GERÊNCIA-GERAL DE AÇÃO FISCAL (GGAF)

Cláudio Beschizza Ianelli

Cláudio Beschizza Ianelli (Substituto)

Desde 03/06/2013

16/11/2012 a 02/06/2013

SUPERINTENDÊNCIA DE ACOMPANHAMENTO DE SERVIÇOS AÉREOS (SAS)

Ricardo Bisinotto Catanant

Desde 06/07/2015

SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (SIA)

Fabio Faizi Rahnemay Rabbani

Jorge Alencar Filgueiras Viegas (Interino)
Marcelo Leandro Ferreira

Desde 07/11/2011

06/04/2011 a 02/05/2011
03/05/2010 a 31/01/2011

Rodrigo Ferreira de Oliveira	09/06/2009 a 02/05/2010
Anderson Ribeiro Correia	18/01/2008 a 08/06/2009
Luiz Kazumi Miyada	03/04/2006 a 21/12/2007

SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS (SPO)

Wagner William de Souza Moraes

Desde 30/11/2013

SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE (SAR)

Dino Ishikura

Ademir Antonio da Silva (Interino)

Cláudio Passos Simão

Desde 05/02/2009

27/10/2008 a 04/02/2009

08/08/2008 a 09/10/2008

SUPERINTENDÊNCIA DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS (SRI)

Bruno Silva Dalcolmo

Franklin Nogueira Hoyer (Interino)

Eliezer Negri

Desde 02/04/2009

06/10/2008 a 01/04/2009

03/04/2006 a 08/09/2008

SUPERINTENDÊNCIA DE GESTÃO DE PESSOAS (SGP)

Antônia Valéria Martins Maciel

Ariosto Antunes Culau (Atribuições e Responsabilidades)

Desde 14/11/2012

08/10/2012 a 13/11/2012

SUPERINTENDÊNCIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS (SAF)

Lélio Trida Sene

Alberto Eduardo Romeiro Junior (Substituto)

Ariosto Antunes Culau

Alberto Eduardo Romeiro Junior (Substituto)

Janio Castanheira

Gildenora Batista Dantas Milhomem

Edison Bernardes dos Santos (Interino)

Adriano Pereira de Paula

Luiz Antonio de Souza Cordeiro

Desde 22/05/2015

06/02/2015 a 21/05/2015

22/09/2011 a 05/02/2015

27/06/2011 a 21/09/2011

21/06/2010 a 26/06/2011

01/12/2008 a 20/06/2010

17/11/2008 a 30/11/2008

07/04/2008 a 03/11/2008

03/04/2006 a 06/04/2008

SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO INSTITUCIONAL (SPI)

Tiago Sousa Pereira

Melina Zaban Carneiro (Substituta)

Tiago Sousa Pereira (Substituto)

Silvio Furtado Holanda

Desde 08/03/2012

29/08/2011 a 07/03/2012

08/07/2011 a 28/08/2011

10/03/2010 a 07/07/2011

SUPERINTENDÊNCIA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (STI)

Tiago Sousa Pereira (Delegação de Competência)

Rodrigo Pimenta de Figueiredo

Rodrigo Pimenta de Figueiredo (Substituto)

Carlos Eduardo de Souza Pereira

Desde 24/12/2015

23/05/2013 a 23/12/2015

17/04/2013 a 22/05/2013

19/03/2010 a 16/04/2013

SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE AEROPORTOS (SRA)

Clarissa Costa de Barros

Desde 06/07/2015

UNIDADES ORGANIZACIONAIS EXTINTAS

ASSESSORIA DE IMPRENSA (ASIMP)

Gabriela de Souza Leal	01/12/2011 a 08/10/2012
Luciano Ricardo Rodrigues (Substituto)	02/06/2011 a 30/11/2011
Maria Regina Pires (Substituta)	14/03/2011 a 01/06/2011
Denise Carvalho Chaves	19/03/2010 a 13/03/2011

ASSESSORIA DE RELAÇÕES COM USUÁRIOS (ARUS)

Paula Bicudo de Castro Magalhaes	23/01/2008 a 11/08/2008
Laura de Britto Perdigão Caetano de Souza	25/08/2006 a 14/01/2008

GERÊNCIA TÉCNICA DE RELACIONAMENTO COM USUÁRIOS (GTRU)

Flávia Elena Pena Pascual	14/11/2008 a 20/09/2009
---------------------------	-------------------------

GERÊNCIA-GERAL DE ANÁLISE E PESQUISA DA SEGURANÇA OPERACIONAL (GGAP)

Tiago Sousa Pereira (Delegação de Competência)	06/04/2015 a 05/07/2015
Ricardo Senra de Oliveira	21/09/2009 a 31/03/2015

GERÊNCIA-GERAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (GGAP)

Ricardo Senra de Oliveira	20/05/2008 a 20/09/2009
Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino	25/02/2008 a 19/05/2008
Douglas Ferreira Machado	01/03/2007 a 24/02/2008

GERÊNCIA-GERAL DE CERTIFICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS (GGCP)

Ademir Antonio da Silva	17/08/2007 a 08/08/2008
Carlos Augusto Nogueira del Monte	18/01/2007 a 16/08/2007
Cláudio Passos Simão	03/04/2006 a 17/01/2007

SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS AÉREOS (SSA)

Juliano de Alcântara Noman	13/03/2008 a 20/09/2009
Mauro Roberto Gusmão Paes	03/04/2006 a 05/12/2007

SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO (SRE)

Ricardo Bisinotto Catanant	27/02/2014 a 05/07/2015
Ricardo Bisinotto Catanant (Interino)	15/10/2013 a 26/02/2014
Danielle Pinho Soares Alcântara Crema	22/09/2011 a 14/10/2013

Carlos Eduardo Pereira Duarte (Substituto)	18/04/2011 a 02/05/2011
Juliano de Alcântara Noman	21/09/2009 a 25/02/2011

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL (SSO)

Wagner William de Souza Moraes	06/09/2012 a 29/11/2013
David da Costa Faria Neto	16/08/2010 a 1º/08/2012
Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino	20/05/2008 a 12/08/2010
Alvaro Ibaldo Bittencourt	18/12/2007 a 19/05/2008
Marcos Tarcisio Marques dos Santos	03/04/2006 a 17/12/2007

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS, PESQUISAS E CAPACITAÇÃO PARA A AVIAÇÃO CIVIL (SEP)

Paulo Sergio Braga Tafner	17/04/2008 a 07/08/2007
Alex Castaldi Romera	03/04/2006 a 16/04/2008

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS, PESQUISAS E CAPACITAÇÃO (SEP)

Sidney Lage Nogueira	07/10/2009 a 04/11/2009
Paulo Sergio Braga Tafner	08/08/2007 a 05/10/2009

SUPERINTENDÊNCIA DE CAPACITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE PESSOAS (SCD)

Valeria Pereira Bastos	10/05/2011 a 08/10/2012
Paulo Henrique de Noronha Luz Trindade	27/05/2010 a 09/05/2011
Sidney Lage Nogueira	05/11/2009 a 26/05/2010

SUPERINTENDÊNCIA EXECUTIVA E DE PLANEJAMENTO INSTITUCIONAL (SEI)

Silvio Furtado Holanda	03/03/2010 a 09/03/2010
Edison Bernardes dos Santos	16/01/2009 a 02/03/2010

REFERÊNCIAS

Relatório de Atividades 2008
 Relatório de Atividades 2009
 Relatório de Atividades 2010
 Relatório de Atividades 2011
 Relatório de Atividades 2012
 Relatório de Atividades 2013
 Relatório de Atividades 2014
www.avicaocivil.gov.br
www.anac.gov.br
www.planalto.gov.br
www.infraero.gov.br
www.defesa.gov.br

