



# 2023

## **RELATÓRIO**

DE GESTÃO E ATIVIDADES





# 2023

## **RELATÓRIO**

DE GESTÃO E ATIVIDADES



### **Diretores em exercício (2023)**

Diretor-Presidente Substituto    Tiago Sousa Pereira  
Diretor    Luiz Ricardo de Souza Nascimento  
Diretor    Ricardo Bisinotto Catanant  
Diretor    Rogério Benevides Carvalho

Elaboração    Superintendência de Governança e  
Meio Ambiente (SGM)

Edição, projeto gráfico-visual e  
diagramação    Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)

Relatório de Atividades da ANAC 2023 *Online*    Acesse: < <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/relatorios-de-atividades> >

Agência Nacional de Aviação Civil (Brasil)  
A265r    Relatório de gestão e atividades 2023 / Agência Nacional  
de Aviação Civil. - Brasília, DF : ANAC, 2024.  
190 p. : il.

1. Relatório de atividades. 2. Relatório de gestão. I. Título.

CDD 23 - 352.805





## MISSÃO

“Garantir a segurança e a excelência da aviação civil.”

## VISÃO

“Ser referência na promoção da segurança e no desenvolvimento da aviação civil.”

## VALORES

“Segurança é o nosso propósito.”

“Atuamos com foco no resultado e no interesse público.”

“Trabalhamos com autonomia e competência técnica”

“Agimos com integridade, comprometimento e transparência.”

“Valorizamos as pessoas e suas competências.”

“Incentivamos a inovação e a cooperação no setor de aviação civil.”

“Temos orgulho de trabalhar na ANAC.”



# SUMÁRIO

<b>10</b>	<b>LISTA DE SIGLAS E ABREVIações</b>
<b>12</b>	<b>MENSAGEM DO PRESIDENTE</b>
<b>15</b>	<b>SUMÁRIO EXECUTIVO</b>
<b>20</b>	<b>ANAC</b>
<b>21</b>	<b>Quem Somos</b>
<b>22</b>	<b>Estrutura Organizacional</b>
<b>26</b>	<b>Modelo de Negócios</b>
<b>27</b>	<b>Cadeia de Valor</b>
<b>27</b>	<b>Estrutura de Governança</b>
28	Instância interna de governança
30	Instância interna de apoio à governança
30	Instância externa vinculada ao Governo Federal
30	Instância externa de governança independente
30	Instância externa de apoio à governança independente
<b>30</b>	<b>Políticas e Planos de Governo</b>
<b>32</b>	<b>PANORAMA GERAL</b>
<b>35</b>	<b>MATERIALIDADE DAS INFORMAÇÕES</b>
<b>37</b>	<b>MACROPROCESSO: DESENVOLVER A ESTRATÉGIA E A CAPACIDADE INSTITUCIONAL</b>
<b>38</b>	<b>Estratégia</b>
38	Plano Estratégico 2020-2026
39	Mapa Estratégico
41	Plano de Gestão Anual
42	Resultados alcançados no âmbito do Plano de Gestão Anual
47	Programa de Gestão do Desempenho (ANAC+)
48	Principais programas, projetos e iniciativas
49	Riscos e controle interno
51	Programa de Integridade
51	Ações de supervisão, controle e correição
<b>53</b>	<b>MACROPROCESSO: GERIR PESSOAS</b>
<b>54</b>	<b>Resultados Alcançados</b>
54	Conformidade legal
55	Despesa de pessoal
55	Recrutamento e alocação de pessoas

- 56 Estratégia de valorização por desempenho, do ambiente de trabalho e da capacitação
- 57 Desenvolvimento do servidor e ações de capacitação
- 59 Desafios e ações futuras

## **61 MACROPROCESSO: GERIR INFORMAÇÃO E TECNOLOGIA**

### **62 Resultados Alcançados**

- 62 Conformidade legal da gestão de TIC
- 63 Modelo de governança de TIC
- 64 Montante de recursos aplicados em TIC
- 68 Principais desafios

## **69 MACROPROCESSO: GERENCIAR RELAÇÕES INSTITUCIONAIS INTERNAS E EXTERNAS**

### **70 Resultados Alcançados**

- 70 Atuação internacional
- 76 Atuação junto ao Congresso Nacional
- 77 Ações de comunicação
- 81 Relacionamento com a sociedade e demandas da ouvidoria

## **85 MACROPROCESSO: ZELAR PELO CUMPRIMENTO DOS REGULAMENTOS E NORMAS DE SEGURANÇA**

### **86 Resultados Alcançados**

- 86 Fiscalização
- 90 Inteligência e Contrainteligência

## **93 MACROPROCESSO: ACOMPANHAR OS CONTRATOS DE CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA**

### **94 Resultados Alcançados**

- 94 Sétima rodada de concessões aeroportuárias
- 95 Relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA)
- 96 Aditivos contratuais
- 97 Acompanhamento dos investimentos da 5ª rodada de concessões
- 99 Acompanhamento dos investimentos da 6ª rodada de concessões
- 100 SecexConsenso TCU: Aeroporto Internacional de Cuiabá e Aeroporto Internacional de Campinas
- 100 Reequilíbrios econômico-financeiros
- 105 Fator Q
- 107 Valor arrecadado com outorga

## **109 MACROPROCESSO: MONITORAR INFORMAÇÕES SOBRE O SETOR**

### **110 Resultados Alcançados**

- 110 Mercado de aviação civil
- 112 Segurança da aviação civil
- 115 Meio ambiente

## **117 MACROPROCESSO: PERMITIR ATUAÇÃO NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL**

### **118 Resultados Alcançados**

- 118 Certificação de produtos aeronáuticos
- 120 Certificação de organizações de manutenção
- 121 Autorização Especial de Voo (AEV)
- 121 Certificação de operadores aéreos regidos pelo RBAC 135
- 122 Operações específicas (LOA 91)
- 123 Operações aeroagrícolas (RBAC 137)
- 124 Operações de aeronaves de propriedade compartilhada (RBAC 91 – Subparte K)
- 124 Certificação de operadores aéreos regidos pelo RBAC 121
- 125 Certificação operacional de aeroportos
- 126 Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)
- 126 Certificação de pessoal da aviação civil, escolas e centros de treinamento
- 129 Certificação em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSEC
- 131 Outorgas para prestação de serviços aéreos
- 131 Alocação de frequências internacionais

## **133 MACROPROCESSO: GERIR O ARCABOUÇO REGULATÓRIO E PROMOVER O ACESSO A MERCADOS INTERNACIONAIS**

### **134 Resultados Alcançados**

- 134 Regulamentação
- 135 Negociação de Acordos sobre Serviços Aéreos

## **137 MACROPROCESSO: ADMINISTRAR ORÇAMENTO, FINANÇAS E LOGÍSTICA**

### **138 Resultados Alcançados**

- 138 Dotação orçamentária
- 139 Limite orçamentário
- 140 Execução orçamentária dos principais programas/projetos e ações
- 140 Plano de Gestão Anual
- 141 Detalhamento das despesas por grupo e elemento de despesa
- 141 Despesas empenhadas, liquidadas e pagas
- 141 Custeio
- 143 Investimento
- 143 Pessoal e encargos sociais
- 144 Execução por fonte de recurso
- 145 Gestão de fundos e programas
- 145 Fundo Aeroviário
- 148 Taxa de Fiscalização da Aviação Civil - TFAC
- 148 Remuneração de depósitos bancários do Fundo Aeroviário
- 149 Contribuição para o ensino aeroviário
- 150 Estoque de multas
- 153 Restituição de TFAC
- 154 Parcelamento de dívida corrente
- 155 Inscrição no CADIN
- 155 Desafios

**155** | **Gestão de Custos****164** | **Gestão de Licitação e Contratos**

- 164 Associação entre contratações e Objetivos Estratégicos
- 165 Distribuição das contratações e contratações diretas
- 167 Perspectivas relacionadas ao tema

**168** | **Gestão do Patrimônio e Infraestrutura**

- 168 Conformidade legal
- 168 Principais investimentos de capital (infraestrutura e equipamentos), avaliação do custo-benefício e impacto sobre os objetivos estratégicos
- 169 Desfazimento de ativos
- 171 Locações de imóveis e equipamentos
- 172 Mudanças e desmobilizações relevantes
- 173 Principais desafios e ações futuras
- 174 Sustentabilidade ambiental

**176** | **INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS**

- 177 Geração líquida de caixa (análise horizontal)
- 178 Evolução das principais receitas orçamentárias
- 179 Caixa e equivalentes de caixa (análise horizontal)
- 179 Recursos da Conta Única aplicados por fonte – composição (análise horizontal)
- 180 Saldo de aplicações por fonte de recursos
- 181 Recursos consumidos nas atividades operacionais – função transportes (análise vertical)
- 184 Créditos a longo prazo – composição (análise horizontal)
- 187 Bens móveis – composição (análise horizontal)
- 188 Intangível – composição (análise horizontal)
- 188 Fornecedores e contas a pagar – composição (análise horizontal)
- 189 Contas relativas aos fundos de financiamento
- 190 Conclusões de auditorias independentes e/ou dos órgãos de controle público

# LISTA DE SIGLAS E ABREVIATÓES

**AAM:** Mobilidade Aérea Avançada  
**ABC/MRE:** Agência Brasileira de Cooperação do Ministério das Relações Exteriores  
**ACI:** Aviso de Condição Irregular  
**ACT:** Acordo de Cooperação Técnica  
**AEV:** Autorização Especial de Voo  
**AGU:** Advocacia-Geral da União  
**ALE:** Aeronave leve esportiva  
**ALTA:** Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo  
**ANAC:** Agência Nacional de Aviação Civil  
**ANTAQ:** Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
**ASCOM:** Assessoria de Comunicação Social  
**ASINT:** Assessoria Internacional  
**ASJIN:** Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância  
**ASPAR:** Assessoria Parlamentar  
**ASSOP:** Assessoria de Segurança Operacional  
**ASTEC:** Assessoria Técnica  
**ASTM:** *American Society for Testing and Materials*  
**AUD:** Auditoria Interna  
**AVANAC:** Autorização de Voo da ANAC  
**AVSEC:** Segurança contra atos de interferência ilícita – *Aviation Security*  
**CAACL:** Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas  
**CAAUK:** *United Kingdom Civil Aviation Authority*  
**CADE:** Conselho Administrativo de Defesa Econômica  
**CADIN:** Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal  
**CBA:** Código Brasileiro de Aeronáutica  
**CBMDF:** Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal  
**CCT:** Cargo Comissionado Técnico  
**CENIPA:** Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos  
**CGD:** Comitê de Governança Digital  
**CGU:** Controladoria-Geral da União  
**CHT:** Certificado de Habilitação Técnica

**CI-AVSEC:** Centro de Instrução em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita  
**CIAC:** Centro de Instrução de Aviação Civil  
**CLAC:** Comissão Latino-Americana de Aviação Civil  
**CONAC:** Conselho de Aviação Civil  
**CONAERO:** Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias  
**CORSIA:** Mecanismo de Redução e Compensação das Emissões de Carbono da Aviação Internacional  
**CTAC:** Centro de Treinamento de Aviação Civil  
**DECEA:** Departamento de Controle do Espaço Aéreo  
**EASA:** *European Union Aviation Safety Agency*  
**EFD:** Estratégia Federal de Desenvolvimento para o Brasil  
**EGD:** Estratégia de Governo Digital  
**ESG:** *Environmental, Social and Governance*  
**eVTOL:** Aeronave de decolagem e pouso vertical elétrica  
**FAA:** *Federal Aviation Administration*  
**GDev:** Grupo de Desenvolvedores de Software no âmbito da ANAC  
**GEE:** Gases de efeito estufa  
**IA:** Inteligência artificial  
**IACM:** Instituto de Aviação Civil de Moçambique  
**IATA:** Associação Internacional de Transporte Aéreo  
**IBAMA:** Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais  
**ICAO:** Organização Internacional da Aviação Civil  
**IQS:** Indicador de Qualidade de Serviço  
**IS:** Instrução Suplementar  
**LOA:** *Letter of Authorization*  
**MACA:** Manutenção Aeronáutica Clandestina  
**MCASP:** Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público  
**MDIC:** Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio  
**ME:** Ministério da Economia

**MFA:** Autenticação multifator  
**NURAC:** Núcleo Regional de Aviação Civil  
**OACI:** Organização Internacional da Aviação Civil  
**OE-SESCINC:** Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cíveis  
**ONU:** Organização das Nações Unidas  
**OUV:** Ouvidoria da ANAC  
**PAD:** Processo Administrativo Disciplinar  
**PAN:** Plano Aeroviário Nacional  
**PDP:** Plano de Desenvolvimento de Pessoas  
**PDIT:** Plano Diretor de Tecnologia da Informação  
**PDTIC:** Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação  
**PECSO:** Programa de Capacitação em Segurança Operacional  
**PGA:** Plano de Gestão Anual  
**PGDII:** Programa de Gestão do Desenvolvimento Institucional e Individual  
**PGF:** Procuradoria-Geral Federal  
**PNAC:** Política Nacional de Aviação Civil  
**PNSO:** Plano Nacional de Segurança Operacional para a Aviação Civil  
**PNT:** Política Nacional de Transportes  
**PPSI:** Programa de Privacidade e Segurança da Informação  
**PR:** Presidência da República  
**PSOBR:** Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil  
**PSOE:** Programa de Segurança Operacional Específico  
**PSSO:** Plano de Supervisão da Segurança Operacional  
**RAB:** Registro Aeronáutico Brasileiro  
**RASO:** Relatório Anual de Segurança Operacional  
**RBAC:** Regulamento Brasileiro de Aviação Civil  
**RNP AR:** *Required Navigation Performance Authorisation Required*  
**RPAS:** Sistema de Aeronave Pilotada Remotamente  
**SAC:** Secretaria de Aviação Civil  
**SAF:** Superintendência de Administração e Finanças  
**SAF:** *Sustainable Aviation Fuel*  
**SAIN/ME:** Secretaria de Assuntos Econômicos Internacionais do Ministério da Economia  
**SAR:** Superintendência de Aeronavegabilidade

**SAS:** Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos  
**SFI:** Superintendência de Ação Fiscal  
**SGD:** Secretaria de Governo Digital  
**SGM:** Superintendência de Governança e Meio Ambiente  
**SGP:** Superintendência de Gestão de Pessoas  
**SIA:** Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária  
**SIADS:** Sistema Integrado de Administração de Serviços  
**SIAFI:** Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal  
**SIAVANAC:** Sistema de emissão e controle de autorização de voo da ANAC  
**SIGEC:** Sistema Integrado de Gestão de Créditos  
**SIORG:** Sistema de Informações Organizacionais do Governo Federal  
**SISANT:** Sistema de Aeronaves não Tripuladas  
**SISP:** Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação  
**SOBRATT:** Sociedade Brasileira de Teletrabalho  
**SP:** São Paulo  
**SPL:** Superintendência de Pessoal da Aviação Civil  
**SPO:** Superintendência de Padrões Operacionais  
**SRA:** Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos  
**SRCI:** Solicitação de Reparação de Condição Irregular  
**SRVSOP:** Sistema Regional de Cooperação para Vigilância da Segurança Operacional  
**SSPIA:** *State Safety Programme Implementation Assessments*  
**STD:** Superintendência de Tecnologia e Transformação Digital  
**TAC:** Termo de Ajustamento de Conduta  
**TACA:** Táxi-aéreo Clandestino  
**TCCA:** *Transport Canada Civil Aviation*  
**TCU:** Tribunal de Contas da União  
**TED:** Termo de Execução Descentralizada  
**TFAC:** Taxa de Fiscalização da Aviação Civil  
**TI:** Tecnologia da Informação  
**TIC:** Tecnologia da Informação e Comunicação  
**UGI:** Unidade Gestora da Integridade  
**UNB:** Universidade de Brasília  
**USOAP:** *Universal Safety Oversight Audit Programme*  
**VPN:** Rede privada virtual



## MENSAGEM DO **PRESIDENTE**

---

O ano de 2023 representou um momento importante para a aviação civil brasileira. Pela primeira vez, desde 2020 – início da pandemia de covid-19 - os resultados do setor ultrapassaram 100 milhões de passageiros anuais. O número é significativo, uma vez que representa 95% da movimentação total registrada em 2019 e não apenas simboliza a plena retomada do crescimento da aviação civil no país, mas também sinaliza um novo horizonte de oportunidades e desenvolvimento para o setor.

Ciente dessa perspectiva, a Anac vem nos últimos anos empreendendo esforços no intuito de simplificar regulamentos e facilitar o acesso de novas empresas estrangeiras ao mercado brasileiro. Mas não só isso, há um conjunto de ações em andamento que visam também promover uma aviação civil sustentável e um ambiente regulatório compatível e atualizado frente às tecnologias disruptivas que surgem. E tudo isso sem se afastar de todos os requisitos e ações que garantam a segurança da aviação civil.

No contexto da sustentabilidade, o ano de 2023 concretizou iniciativas estratégicas relevantes. Uma delas foi a publicação da Política de Atuação Ambiental, que busca mitigar o impacto da aviação civil no meio ambiente, notadamente quanto à descarbonização do setor, à redução da emissão de poluentes e de ruídos, ao uso sustentável da infraestrutura aeroportuária e ao incentivo ao uso de Combustíveis Sustentáveis de Aviação – SAF. Além disso, aderiu ao Pacto Global da ONU, comprometendo-se com os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e à iniciativa “Avanço para o equilíbrio de gênero até 2025” da IATA. A Agência também instituiu sua Política de Sustentabilidade, visando a adoção de práticas de gestão sustentável e de ações institucionais no cumprimento da missão e no alcance da visão da ANAC, definidas em seu Plano Estratégico.



Na dimensão social de sustentabilidade, a Agência está comprometida com o fomento à diversidade, inclusão, capacitação e a formação aeronáutica na aviação civil brasileira e o lançamento do programa “Asas para Todos” é a materialização desse compromisso. O programa, cuidadosamente delineado pelo corpo técnico da Agência, conta, inicialmente, com 15 projetos associados a três subprogramas: “formação e capacitação”, “inclusão e diversidade” e “mulheres na aviação” que visam alcançar uma aviação plural e inclusiva passando por ações educativas e abrangendo estudantes de baixa renda, mulheres, meninas, passageiros e profissionais da área.

Não é demais também mencionar que em um cenário em que novas tecnologias para mobilidade aérea se emergem, no último ano houve o fortalecimento da atuação internacional da Agência em fóruns técnicos e normativos relacionados ao desenvolvimento das tecnologias de AAM (*advanced air mobility*), eVTOL (*electric vertical take-off and landing aircraft*) e RPAS (*remotely piloted aircraft system*), fundamentais para que o Brasil estruture o sistema para a operação destes produtos em um futuro próximo. No contexto nacional, a ANAC lançou o relatório *Advanced Air Mobility (AAM) – Panorama e Perspectivas*, abordando o ecossistema de Mobilidade Aérea Avançada com o propósito de, inicialmente, delinear as ações internas em andamento, bem como as previstas e, dessa forma, fomentar o diálogo com a indústria e setores envolvidos. Todas essas iniciativas fazem parte de um esforço de coordenação a fim de avaliar a adequada regulação das novas tecnologias, estabelecer normas e procedimentos equivalentes entre diversos países, implementá-los no Brasil, e ao mesmo tempo oferecer transparência e segurança aos entes privados e públicos envolvidos.

O ano também foi marcado pela primeira relicitação de um empreendimento de infraestrutura concedido no país: o aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN). O resultado do leilão representou um ágio de 41% sobre o lance mínimo, mas não só isso, representou também a concretização de uma alternativa interessante para sanear contratos de concessão vigentes para os quais a continuidade da exploração dos serviços pelos respectivos concessionários tem se mostrado inviável. Ainda no campo das concessões, o ano de 2023 também foi marcado com a transição operacional de 15 aeroportos concedidos às novas concessionárias que fazem parte da 7ª rodada de concessões realizada em 2022. São avanços significativos que transparecem a maturidade do processo de concessão aeroportuária brasileira e o torna um importante instrumento no desenvolvimento da infraestrutura nacional.

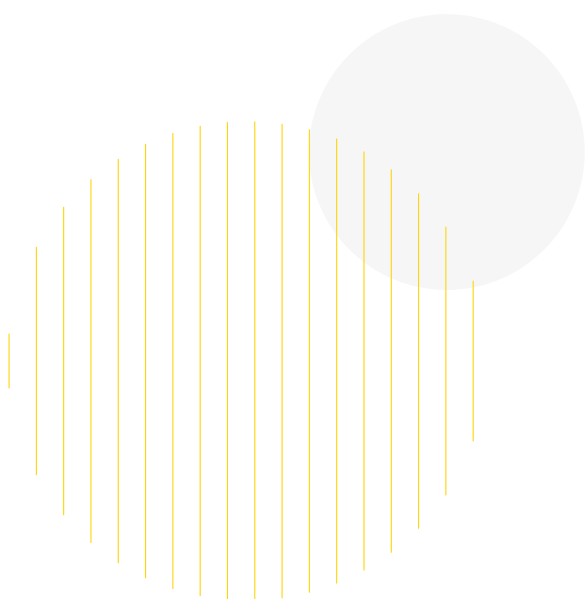
No contexto da segurança, é relevante mencionar os resultados obtidos na auditoria do Programa Universal de Auditoria de Supervisão de Segurança (em inglês, *Universal Safety Oversight Audit Programme*, ou USOAP) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Nela, onde é avaliada a capacidade do Estado em estabelecer e aplicar regulamentos nacionais alinhados com os padrões e práticas recomendadas da OACI, em 2023, o Brasil recebeu 94,95% na avaliação global, sendo este um resultado relevante quando se compara aos 75,29% pontuado pelos demais estados presentes na América do sul.

No âmbito interno, novos avanços foram implementados como forma de promover uma gestão moderna que traga resultados concretos não só para a Agência, mas também para a sociedade. Mais uma vez, é destaque o Programa de Gestão por Desempenho, o ANAC+, que em 2023 favoreceu a redução das despesas administrativas fruto da readequação dos escritórios que percentualmente variaram de 40 a 70%. São importantes números, pois viabilizam direcionar os mesmos recursos a ações mais estratégicas e de cunho externo. O programa ANAC+ vem sendo continuamente aprimorado e reconhecido pelas boas práticas adotadas, tendo inclusive sido premiado em 1º lugar, categoria “Órgãos Públicos”, no evento SOBRATT – Melhores Práticas em Teletrabalho 2023.

E não só isso, a Anac também recebeu Selo Ouro de Boas Práticas Regulatórias do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC) como reconhecimento do Estado pela elaboração de normativos infralegais conforme as melhores práticas nacionais e internacionais.

Foram muitas conquistas e realizações para a aviação civil brasileira, bem como para a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) resultado do comprometimento e do trabalho incansável de nossa equipe, refletindo a dedicação em proporcionar um setor aéreo cada vez mais seguro e sustentável.

Por fim, em nome da Diretoria Colegiada da ANAC, apresentamos o Relatório de Gestão e Atividades de 2023, reafirmando nosso compromisso com a transparência, integridade e excelência na prestação de serviços à sociedade brasileira.



# SUMÁRIO

## EXECUTIVO



### SERVIÇOS AÉREOS

- 3** Autorizações para operar de empresas estrangeiras regulares de serviços mistos
- 1** Autorização para operar de empresa estrangeira regular de serviços cargueiros
- 135** Autorizações para empresas estrangeiras não regulares
- 5** Cassações de autorizações para operar de empresas estrangeiras regulares de serviços mistos

### ACORDOS DE SERVIÇOS AÉREOS

Exploração de **serviços aéreos de 7ª liberdade** para voos exclusivamente de carga:

- > Itália;
- > Áustria;
- > Islândia;
- > Antigua e Barbuda;
- > Uganda; e
- > Arábia Saudita.



Exploração de **serviços aéreos de 7ª liberdade** para voos exclusivamente de carga, de acordo com a **nova política brasileira**:

- |                           |                |
|---------------------------|----------------|
| > Angola;                 | > Paraguai;    |
| > Antigua e Barbuda;      | > Peru;        |
| > Costa Rica;             | > Uruguai;     |
| > Cuba;                   | > Venezuela; e |
| > Emirados Árabes Unidos; | > Islândia     |
| > Panamá;                 |                |



### PRODUTOS AERONÁUTICOS

- 53** Aeronaves experimentais e ultraleves matriculadas
- 671** Aeronaves certificadas matriculadas
- 442** Produtos aeronáuticos certificados

## CERTIFICAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES DE MANUTENÇÃO



**30** Organizações de Manutenção Certificadas

- > 25 Nacionais
- > 5 Estrangeiras

**23** Certificações de Operadores Aéreos regidos pelo RBAC 135

**777** Autorizações para Operações Específicas (operadores regidos pelo RBAC 91)

**25** Novas certificações para Operações Aeroagrícolas (18 já de acordo com o novo RBAC 137)

**4** Autorizações para Operações de Aeronaves de Propriedade Compartilhada

**1** Nova certificação para exploração do transporte aéreo público

## PROFISSIONAIS



**3.842** Certificações em proficiência linguística

**2** Centros de instrução AVSEC certificados

**33** Centros de Instrução de Aviação Civil certificados

**5.013** Licenças emitidas

## FISCALIZAÇÃO



**509** Ações fiscais

**1.624** Autos de infração lavrados

**740** Solicitações de Reparação de Condição Irregular (SRCI)

**412** Avisos de Condição Irregular (ACI)



## CONCESSÕES

Relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante

320 MI arrecadados

Ágio de 41% sobre o lance mínimo, de R\$ 226,9 milhões

Transição operacional dos aeroportos da 7ª rodada



## REGULAMENTAÇÃO

6 Novos normativos

37 Alterações de normativos

4 Revogações de normativos



## AEROPORTOS

66 Aeroportos certificados

103 Aeroportos com Programa de Segurança Aeroportuária aprovado



## ATUAÇÃO INTERNACIONAL

Coordenação do Grupo Ad-Hoc de Planejamento Estratégico do Sistema Regional de Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP)

### > Aprovação do Plano Estratégico 2024-2027 do SRVSOP

Fortalecimento da atuação da Agência em fóruns técnicos e normativos cujos temas estão relacionados ao desenvolvimento das tecnologias de AAM (*advanced air mobility*), eVTOL (*electric vertical take-off and landing aircraft*) e RPAS (*remotely piloted aircraft system*)

Apoio no estabelecimento de procedimentos e boas práticas referentes ao gerenciamento da segurança operacional a partir dos estudos elaborados no âmbito dos fóruns ICAO SMP, RASG-PA, PA-RAST e SM-ICG

Estabelecimento de mecanismo específico de cooperação para certificação de e-VTOL com Reino Unido (CAAUK), Estados Unidos (FAA) e Europa (EASA)



## TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

27,9 MI investidos em TI

4.276 licenças expedidas pelo sistema CHT Digital

mais de

60.000 drones cadastrados no sistema SISANT

mais de

14.000 demandas solicitadas pelo RAB Digital

## MEIO AMBIENTE

Continuidade à participação nas atividades do 13º ciclo do CAEP

### PRINCIPAIS TEMAS

- > seleção de opções para novos padrões duplos de certificação de ruído e emissão de CO<sub>2</sub>
- > desenvolvimento de metodologias para contabilização de emissões de CO<sub>2</sub> líquidas dos Combustíveis Sustentáveis de Aviação (*Sustainable Aviation Fuels – SAF*)



Edição 2023 dos Projetos Aeroportos Sustentáveis e Sustentar

Publicação da versão digital do **Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil**

Realização de consulta pública para apresentação de proposta de resolução que regulamenta os **requisitos de compensação do CORSIA** para voos com origem ou destino no Brasil

Participação, em conjunto com o Ministério das Relações Exteriores, de negociação no âmbito da OACI, que culminou na adoção do objetivo global de **redução de 5% da intensidade de carbono dos combustíveis da aviação internacional até 2030**

## GESTÃO DE PESSOAS

1.333 Servidores

- > 74% sexo masculino
- > 26% sexo feminino

3,7 MI Investidos em capacitação e estudos

8 Processos Seletivos realizados

390 MI Despesas com pagamento de pessoal



## ORÇAMENTO

748,7 MI

Em dotação orçamentária:

398,7 MI Despesas obrigatórias

135,6 MI Despesas discricionárias

188,1 MI Reserva de contingência



98,1%

Execução orçamentária

247

Processos de contratação

48,2 MI

Investidos em contratação:

38,2 MI Licitações

9,9 MI Contratações diretas



1

# A AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL ANAC





# ANAC

## QUEM SOMOS

Criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é uma autarquia especial, caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado.

Mais recentemente, a Lei nº 13.848/2019 alterou a Lei nº 11.182/2005 e dispôs sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, tornando-se outro instrumento legal de extrema relevância para a atuação desta Agência.

Internamente, a ANAC é disciplinada pelo seu Regimento Interno, disposto na Resolução ANAC nº 381, de 14 de junho de 2016, e alterações posteriores.

Entre suas principais competências, destacam-se

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

A imagem a seguir resume a missão, a visão e os valores da ANAC:

<p><b>MISSÃO</b></p> <p><b>É a razão de existir da Agência.</b></p> <p>"Garantir a segurança e a excelência da aviação civil."</p>	<p><b>VISÃO</b></p> <p><b>Representa onde a ANAC deseja chegar.</b></p> <p>"Ser referência na promoção da segurança e no desenvolvimento da aviação civil."</p>
<p><b>VALORES</b></p> <p><b>Expressam a forma como a ANAC pretende ser reconhecida por seus diferentes públicos.</b></p> <p><b>Os valores refletem também o que se espera da conduta dos servidores e colaboradores da Agência.</b></p> <p>"Segurança é o nosso propósito."</p> <p>"Atuamos com foco no resultado e no interesse público."</p> <p>"Trabalhamos com autonomia e competência técnica"</p> <p>"Agimos com integridade, comprometimento e transparência."</p> <p>"Valorizamos as pessoas e suas competências."</p> <p>"Incentivamos a inovação e a cooperação no setor de aviação civil."</p> <p>"Temos orgulho de trabalhar na ANAC."</p>	



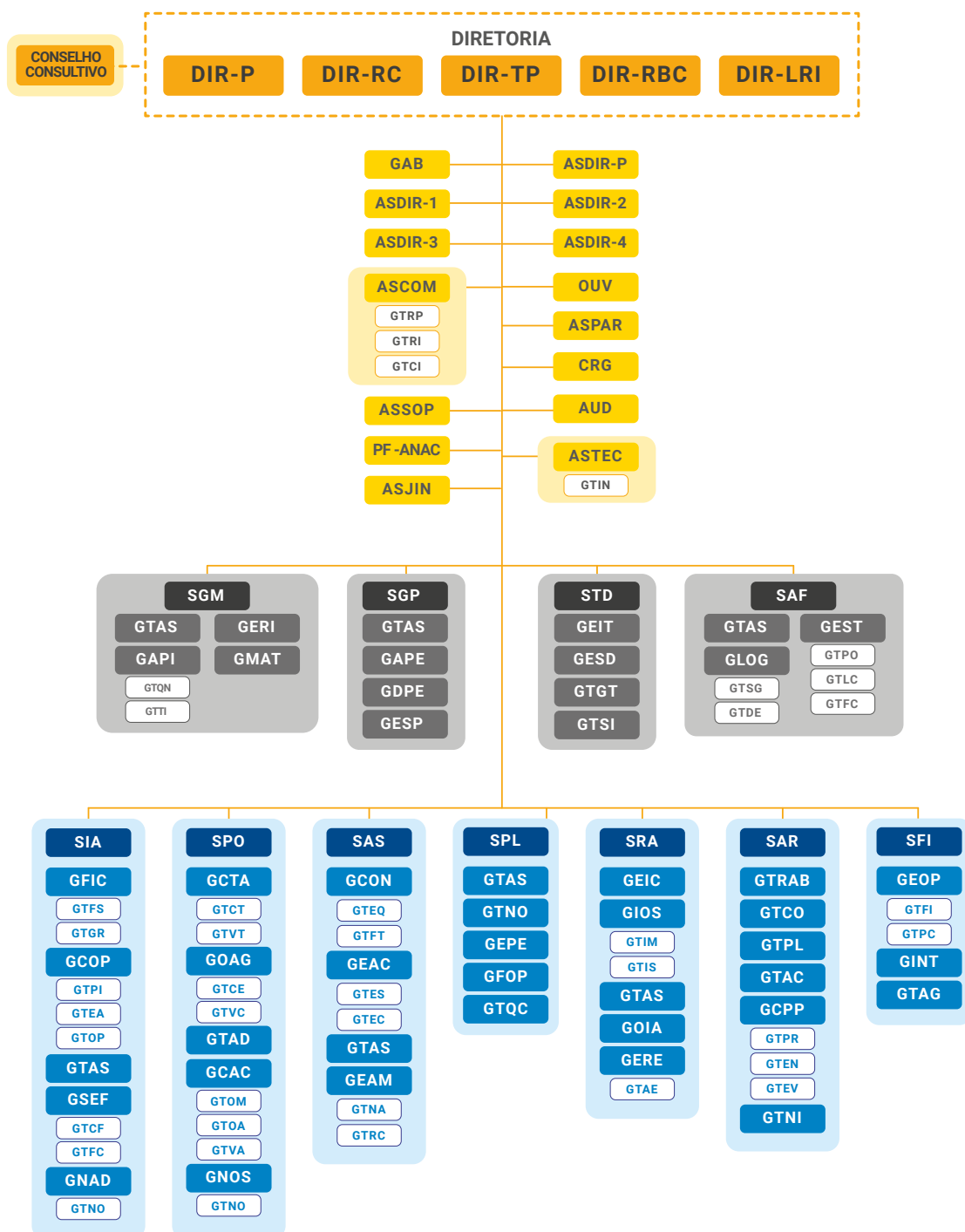
## **ESTRUTURA ORGANIZACIONAL**

A estrutura organizacional da ANAC é composta pelas seguintes instâncias: Diretoria, órgãos de assessoramento da Diretoria, superintendências, gerências e coordenadorias. Além da sede e de seu Centro de Treinamento, localizados em Brasília (DF), a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) possui Representações Regionais no Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP) e São José dos Campos (SP).

A ANAC também está presente nas principais regiões do país, por meio das unidades regionais em Porto Alegre (RS) e Recife (PE) e dos Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC) dispostos em Belo Horizonte (MG), Campinas (SP), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM, Salvador (BA) e Vitória (ES).

Vale destacar que o Regimento Interno da ANAC foi atualizado conforme a nova estrutura aprovada em novembro de 2023, com vigência a partir de 15 de janeiro de 2024, conforme organograma atualizado apresentado a seguir.

## ORGANOGRAMA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL



### Legenda do Organograma

**DIR-P | Diretor-Presidente:** Tiago Sousa Pereira  
**DIR-RC | Diretor:** Ricardo Bisinotto Catanant  
**DIR-TP | Diretor:** Tiago Sousa Pereira  
**DIR-RBC | Diretor:** Rogério Benevides Carvalho  
**DIR-LRI | Diretor:** Luiz Ricardo Nascimento

**GAB | Gabinete**  
**ASDIR-P | Assessoria da Presidência**  
**ASDIR-1 | Assessoria da Diretoria 1**  
**ASDIR-2 | Assessoria da Diretoria 2**  
**ASDIR-3 | Assessoria da Diretoria 3**  
**ASDIR-4 | Assessoria da Diretoria 4**  
**PF-ANAC | Procuradoria**  
**CRG | Corregedoria**  
**AUD | Auditoria interna**  
**ASSOP | Assessoria de Segurança Operacional**  
**ASCOM | Assessoria de Comunicação Social**  
     **GTRP | Gerência Técnica de Relações Públicas**  
     **GTRI | Gerência Técnica de Relações com a Imprensa**  
     **GTCI | Gerência Técnica de Comunicação Integrada**  
**ASPAR | Assessoria Parlamentar**  
**ASTEC | Assessoria Técnica**  
     **GTIN | Gerência Técnica de Inovação e Informação**  
**ASJIN | Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância**  
**OUV | Ouvidoria**

**SGM | Superintendência de Governança e Meio Ambiente**  
**GTAS | Gerência Técnica de Assessoramento**  
**GAPI | Gerência de Articulação e Planejamento Institucional**  
     **GTQN | Gerência Técnica de Qualidade Normativa**  
     **GTTI | Gerência Técnica de Transformação e Inovação Institucional**  
**GERI | Gerência de Relações Internacionais**  
**GMAT | Gerência de Meio Ambiente e Transformação Energética**

**SGP | Superintendência de Gestão de Pessoas**  
**GTAS | Gerência Técnica de Assessoramento**  
**GAPE | Gerência de Administração de Pessoas**  
**GDPE | Gerência de Desenvolvimento de Pessoas**  
**GESP | Gerência de Gestão Estratégica de Pessoas**

**STD | Superintendência de Tecnologia e Transformação Digital**  
**GEIT | Gerência de Infraestrutura Tecnológica**  
**GESD | Gerência de Soluções Digitais**  
**GTGT | Gerência Técnica de Governança da Tecnologia e Transformação Digital**  
**GTSI | Gerência Técnica de Segurança da Informação**

**SAF | Superintendência de Administração e Finanças**  
**GTAS | Gerência Técnica de Assessoramento**  
**GEST | Gerência de Gestão Estratégica de Recursos**  
     **GTPO | Gerência Técnica de Planejamento e Orçamento**  
     **GTLC | Gerência Técnica de Licitações e Contratos**  
     **GTFC | Gerência Técnica de Finanças e Contabilidade**  
**GLOG | Gerência de Serviços Logísticos**  
     **GTSG | Gerência Técnica de Serviços Gerais**  
     **GTDE | Gerência Técnica de Deslocamento a serviço**

**SIA | Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária**

GTAS | Gerência Técnica de Assessoramento

GSEF | Gerência de AVSEC e Facilitação

GTCF | Gerência Técnica de Segurança Cibernética e Facilitação do Transporte Aéreo

GTFC | Gerência Técnica de Fiscalização e Certificação AVSEC

GFIC | Gerência de Controle e Fiscalização

GTFS | Gerência Técnica de Fiscalização

GTGR | Gerência Técnica de Gerenciamento de Risco

GCOP | Gerência de Certificação e Segurança Operacional

GTPI | Gerência Técnica de Planos, Programas, Helipontos e Informações Cadastrais

GTEA | Gerência Técnica de Engenharia Aeroportuária

GTOP | Gerência Técnica de Infraestrutura e Operações Aeroportuárias

GNAD | Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas

GTNO | Gerência Técnica de Normas

**SPO | Superintendência de Padrões Operacionais**

GCTA | Gerência de Operações de Empresas de Transporte Aéreo – 121

GTCT | Gerência Técnica de Certificação

GTVT | Gerência Técnica de Vigilância de Transporte Aéreo - RBAC 121

GOAG | Gerência de Operações da Aviação Geral

GTCE | Gerência Técnica de Certificação

GTVC | Gerência Técnica de Vigilância Continuada

GNOS | Gerência de Normas Operacionais e Suporte

GTNO | Gerência Técnica de Normas Operacionais

GCAC | Gerência de Certificação de Aeronavegabilidade Continuada

GTOA | Gerência Técnica de Operadores Aéreos em Aeronavegabilidade Continuada

GTOM | Gerência Técnica de Certificação de Organizações de Manutenção

GTVA | Gerência Técnica de Vigilância de Aeronavegabilidade Continuada

GTAD | Gerência Técnica de Análise de Desempenho

**SAS | Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos**

GTAS | Gerência Técnica de Assessoramento

GEAM | Gerência de Acesso ao Mercado

GTNA | Gerência Técnica de Negociação de Acordos de Serviços Aéreos

GTRC | Gerência Técnica de Registro de Serviços Aéreos e Coordenação de Slots

GCON | Gerência de Regulação das Relações de Consumo

GTEQ | Gerência Técnica de Educação para o Consumo e Qualidade dos Serviços de Transporte Aéreo de Passageiros

GTFT | Gerência Técnica de Fiscalização dos Serviços de Transporte Aéreo de Passageiros

GEAC | Gerência de Acompanhamento de Mercado

GTES | Gerência Técnica de Análise Estatística

GTEC | Gerência Técnica de Análise Econômica

**SPL | Superintendência de Pessoal da Aviação Civil**

GTAS | Gerência Técnica de Assessoramento

GTNO | Gerência Técnica de Normas

GEPE | Gerência de Exames de Pessoal

GFOP | Gerência de Formação e Qualificação de Pessoal

GTQC | Gerência Técnica de Qualidade e Certificação de Pessoal

**SRA | Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos**

GTAS | Gerência Técnica de Assessoramento

GOIA | Gerência de Outorgas de Infraestrutura Aeroportuária

GERE | Gerência de Regulação Econômica

GTAE | Gerência Técnica de Análise Econômica

GIOS | Gerência de Investimentos e Obras e Qualidade de Serviços

GTIM | Gerência Técnica de Investimentos e Melhorias Regulatórias

GTIS | Gerência Técnica de Acompanhamento de Infraestrutura e Qualidade de Serviços

GEIC | Gerência de Informações e Contabilidade

**SAR | Superintendência de Aeronavegabilidade**  
**GCPP | Gerência de Certificação de Produto de Produto Aeronáutico**  
 GTPR | Gerência Técnica de Programas de Certificação  
 GTEN | Gerência Técnica de Engenharia de Produto  
 GTEV | Gerência Técnica de Engenharia de Voo  
**GTRAB | Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro**  
 GTNI | Gerência Técnica de Normas e Inovação  
 GTPL | Gerência Técnica de Planejamento  
 GTCO | Gerência Técnica de Certificação de Organizações e Inspeção  
 GTAC | Gerência Técnica de Aeronavegabilidade Continuada

**SFI | Superintendência de Inteligência e Ação Fiscal**  
**GEOP | Gerência de Operações**  
 GTFI | Gerência Técnica de Execução da Ação Fiscal  
 GTPC | Gerência Técnica de Planejamento e Coordenação  
**GINT | Gerência de Inteligência**  
**GTAG | Gerência Técnica de Assessoramento e Gestão de Processos**

A Diretoria Colegiada é o órgão de deliberação máxima da ANAC, composta por um Diretor-Presidente e quatro Diretores que atuam de forma colegiada nas Reuniões de Diretoria. Os Diretores são nomeados na forma do disposto no art. 12 da Lei nº 11.182, de 2005.

## MODELO DE NEGÓCIOS

O modelo de negócio tem como propósito a representação do processo de transformação dos insumos da Agência em resultados a partir da execução de seus macroprocessos, visando o atingimento de seus objetivos estratégicos e a entrega de valor à sociedade.

### MODELO DE NEGÓCIOS ANAC



## CADEIA DE VALOR

A Cadeia de Valor pode ser definida conceitualmente como o conjunto dos macroprocessos organizacionais que comunica o que faz a instituição, proporciona uma visão sistêmica da operação, dos processos e dos produtos entregues pela Agência e ainda auxilia a tomada de decisão em alto nível.

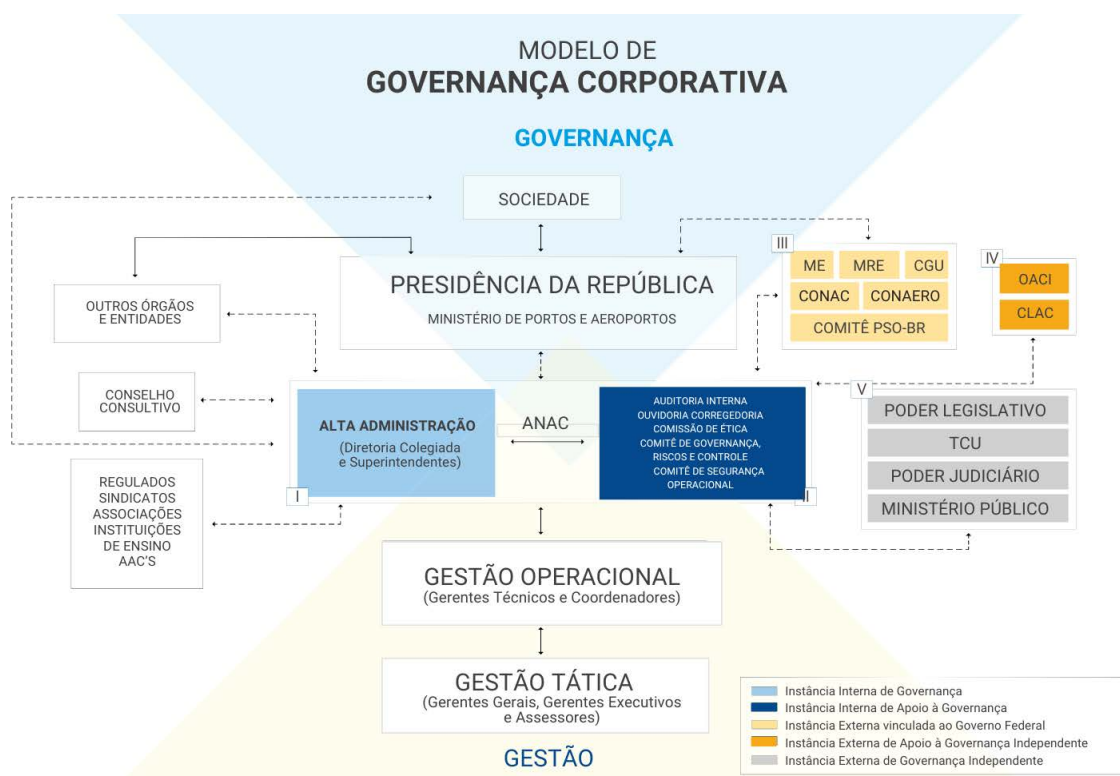
Para a ANAC, macroprocesso organizacional é um conjunto de valores entregues por um conjunto de processos de negócios, que podem envolver mais de uma unidade organizacional e cuja operação apresente impacto significativo na atuação da Agência, na sociedade ou nos regulados. Os macroprocessos são representados de forma diagramática na Cadeia de Valor, com o intuito de apresentar as relações entre eles e o valor que se pretende gerar para a sociedade.



## ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

O Modelo de Governança reflete, de forma estruturada, como as instâncias de governança da ANAC se relacionam internamente e como interagem com órgãos e entidades externos, a fim de alcançar a missão e entregar valor à sociedade.





## Instância interna de governança

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

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

A ANAC encerrou 2023 com a Diretoria Colegiada composta pelo Diretor-Presidente Substituto Tiago Sousa Pereira e os diretores Ricardo Bisinotto Catanant, Rogério Benevides Carvalho e Luiz Ricardo de Souza Nascimento.



## DIRETORIA COLEGIADA



### TIAGO SOUSA PEREIRA

*Diretor-Presidente substituto*

É Diretor-Presidente substituto da Agência Nacional de Aviação Civil desde abril de 2023. Antes, atuou na ANAC como Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos e Superintendente de Planejamento, entre outros cargos. Integrante da carreira de Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental, foi servidor do Banco Central do Brasil e do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Doutor em Economia pela Universidade de Brasília, é professor de Economia do Instituto Brasileiro de Desenvolvimento, Ensino e Pesquisa (IDP).



### RICARDO BISINOTTO CATANANT

*Diretor*

Servidor da carreira de Especialista em Regulação da Aviação Civil da ANAC, atuou como Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos, Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado, Gerente de Normas e Projetos e Gerente-Geral de Outorgas de Serviços Aéreos, além de Diretor Substituto. Antes de ingressar na Agência, foi Assessor de Ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e Assessor Jurídico da Infraero. Atuou ainda como advogado contencioso na área de seguros e energia elétrica.



### ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

*Diretor*

Engenheiro Aeronáutico formado pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e em Economia do Transporte Aéreo pelo *Metropolitan State College*, atuou 13 anos no antigo Instituto de Aviação Civil (IAC), entre 1988 e 2011. Na ANAC, ocupou diversos cargos, entre eles, o de Gerente-Geral de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (2006-2008). Atuou também no Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e na Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR), onde foi Consultor Sênior da Diretoria de Operações da entidade.



### LUIZ RICARDO SOUZA NASCIMENTO

*Diretor*

Graduado pela Academia da Força Aérea (FAB), com experiência de mais de 35 anos como piloto militar, possui formação acadêmica em Desenvolvimento Gerencial pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro e em Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, promovido pela *International Civil Aviation Organization* (ICAO) em Montreal. Atuou, entre outros cargos, como Chefe da Divisão de Comunicações, Navegação e Vigilância (D-CNS) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Comandante do CINDACTA II e chefe da Subchefia de Planejamento Estratégico do Estado-Maior da Aeronáutica.

## Instância interna de apoio à governança

A instância interna de apoio à decisão da ANAC é composta pela Auditoria Interna, Ouvidoria, Corregedoria (Resolução nº 381/2016), Comissão de Ética (Resolução nº 523/2019), o Comitê de Governança, Riscos e Controle (previsto na Instrução Normativa nº 114/2017), e o Comitê de Segurança Operacional (Previsto na Instrução Normativa nº 66/2012).

## Instância externa vinculada ao Governo Federal

Instância composta por: Ministério da Fazenda, Ministério das Relações Exteriores, Controladoria Geral da União (CGU), Conselho de Aviação Civil (CONAC), Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (CONAERO) e Comitê do Plano de Segurança Operacional (Comitê PSO-BR).

## Instância externa de governança independente

**MP - Ministério Público**

(<http://www.mpu.mp.br>)

**Poder Legislativo**

(<https://www.congressonacional.leg.br/>)

**TCU - Tribunal de Contas da União**

(<http://www.tcu.gov.br>)

**Poder Judiciário**

(<https://portal.stf.jus.br/>)

## Instância externa de apoio à governança independente

A Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e a Comissão Latino – Americana de Aviação Civil (CLAC) compõem a instância externa de apoio à governança independente.

## Políticas e planos de governo

A ANAC, como agência reguladora, tem a finalidade de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária<sup>1</sup> no Brasil e, para tanto, necessita contemplar a execução de políticas e planos que se refletem no setor. Nesse sentido, a busca pelo alinhamento de suas ações com as políticas públicas e demais atores se traduz como

<sup>1</sup> Decreto 5.731 de 20 de março de 2006.

importante elemento para ampliar a eficiência da atuação da Agência e para maximizar o desenvolvimento do transporte aéreo nacional.

Essa relação entre agentes fica bem representada no Plano Plurianual 2020-2023<sup>2</sup>, que contempla o Programa Finalístico 3004 – Aviação Civil – para a implementação da diretriz programática de ampliação do investimento privado em infraestrutura, orientado pela associação entre planejamento de longo prazo e redução da insegurança jurídica. Este programa é gerido pelo Ministério de Portos e Aeroportos e está relacionado às políticas de promoção, ampliação e segurança da aviação civil.

Dentro desse Programa, a ANAC é responsável pela execução da Ação 2912 – Regulação e Fiscalização da Aviação Civil, executada de acordo com o cronograma de fiscalização de aeroportos, empresas, equipamentos, instalações, pessoal de aviação e demais itens operacionais do setor. Adicionalmente, a iniciativa abrange a realização de eventos de qualificação e comunicação previstos no Programa de Ação Nacional da ANAC, de execução direta ou descentralizada, sem prejuízo de outras ações também voltadas ao aprimoramento da cultura de segurança na aviação civil e à promoção do cumprimento voluntário de requisitos regulamentares.

Ademais, cumpre mencionar que o Plano Estratégico da ANAC para o período de 2020 a 2026 foi elaborado em consonância com a Política Nacional de Aviação Civil – PNAC (2009)<sup>3</sup>, a Política Nacional de Transportes – PNT (2018)<sup>4</sup>, o Plano Aeroviário Nacional – PAN (2018)<sup>5</sup>, o Plano Estratégico do Ministério da Infraestrutura (2019)<sup>6</sup> e revisado levando em consideração a Estratégia Federal de Desenvolvimento para o Brasil - EFD (2020 - 2031)<sup>7</sup>.



<sup>2</sup> Lei 13.971, de 27 de dezembro de 2019.

<sup>3</sup> Decreto 6.780 de 18 de fevereiro de 2009.

<sup>4</sup> Portaria 235, de 28 de março de 2018, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

<sup>5</sup> Portaria 537, de 21 de novembro de 2018, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

<sup>6</sup> Portaria 542, de 30 de agosto de 2019, do Ministério da Infraestrutura.

<sup>7</sup> Decreto 10.531, de 26 de outubro de 2020.

## PANORAMA GERAL

A retomada da aviação civil pós-pandemia tem ocorrido gradualmente desde 2021. Nesse contexto, a implementação de medidas de segurança sanitária, a promoção da confiança do viajante e a adaptação a novas tendências de comportamento do consumidor são fundamentais. As companhias aéreas estão respondendo a esses desafios buscando inovações, incluindo o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes e a introdução de aeronaves sustentáveis, como parte de sua adaptação a uma nova realidade.

Segundo a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), a recuperação da demanda de passageiros continuou em andamento em 2023. O tráfego total global em outubro de 2023 aumentou 31,2% em comparação com outubro de 2022, atingindo globalmente 98,2% dos níveis pré-covid-19. Apesar da diminuição das atividades aéreas de e para Israel devido ao conflito Israel-Gaza, o tráfego regional permaneceu estável.

Internamente, nota-se uma constância na recuperação do setor de aviação civil. O volume de passageiros transportados em voos domésticos em 2023 superou em 11% o registro de 2022, correspondendo a 96% dos números de 2019. Nos voos internacionais, a recuperação é um pouco mais lenta, atingindo 90% dos níveis pré-pandemia. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) desempenhou um papel proativo nesse contexto, fortalecendo a excelência da aviação civil brasileira.

A aviação desempenha um papel fundamental no desenvolvimento econômico e social de um país, estimulando o turismo, impulsionando o comércio internacional, promovendo a integração regional e global, e facilitando a resposta a emergências e ajuda humanitária.

Nesse contexto, por desempenhar um papel crítico no desenvolvimento nacional, sobretudo num país de dimensões continentais como o Brasil, é extremamente importante a garantia de um ambiente que propicie seu crescimento, de forma segura e sustentável, ampliando os benefícios decorrentes dos serviços aéreos.

É preciso ressaltar que, apesar dos benefícios que proporciona, a aviação enfrenta uma série de entraves que impactam seu funcionamento e crescimento. Um dos principais obstáculos enfrentados pela aviação é o elevado custo dos combustíveis. Os preços dos combustíveis, especialmente o querosene de aviação, correspondem a uma parcela substancial dos custos operacionais das companhias aéreas, chegando a representar cerca de 37% do total, segundo dados do terceiro trimestre de 2023. Essa alta dependência do petróleo torna as companhias aéreas vulneráveis às flutuações nos preços do mercado internacional, o que pode afetar drasticamente sua lucratividade e viabilidade financeira e ter forte impacto no setor.

Outra dificuldade significativa enfrentada pela aviação é a alta judicialização da relação com o consumidor. As companhias aéreas enfrentam um número crescente de processos judiciais relacionados a uma variedade de questões, incluindo cancelamentos de voos, atrasos, overbooking, bagagem perdida e danificada, entre outras. Essa alta judicialização aumenta os custos operacionais das companhias aéreas devido a indenizações e custas judiciais.

Nesse contexto, os governos e órgãos reguladores também desempenham um papel importante na mitigação dos desafios enfrentados pela aviação, por meio de ações para implementar políticas e regulamentações que incentivem a adoção de tecnologias mais limpas e eficientes, apoio à pesquisa e ao desenvolvimento de combustíveis alternativos e promoção da concorrência saudável no setor para garantir preços mais justos e acessíveis para os passageiros. Por conseguinte, iniciativas da ANAC como a Regulação Responsiva e a Lei nº 14.368, de 2022, do Voo Simples são fundamentais para superar desafios e promover a recuperação plena do setor.

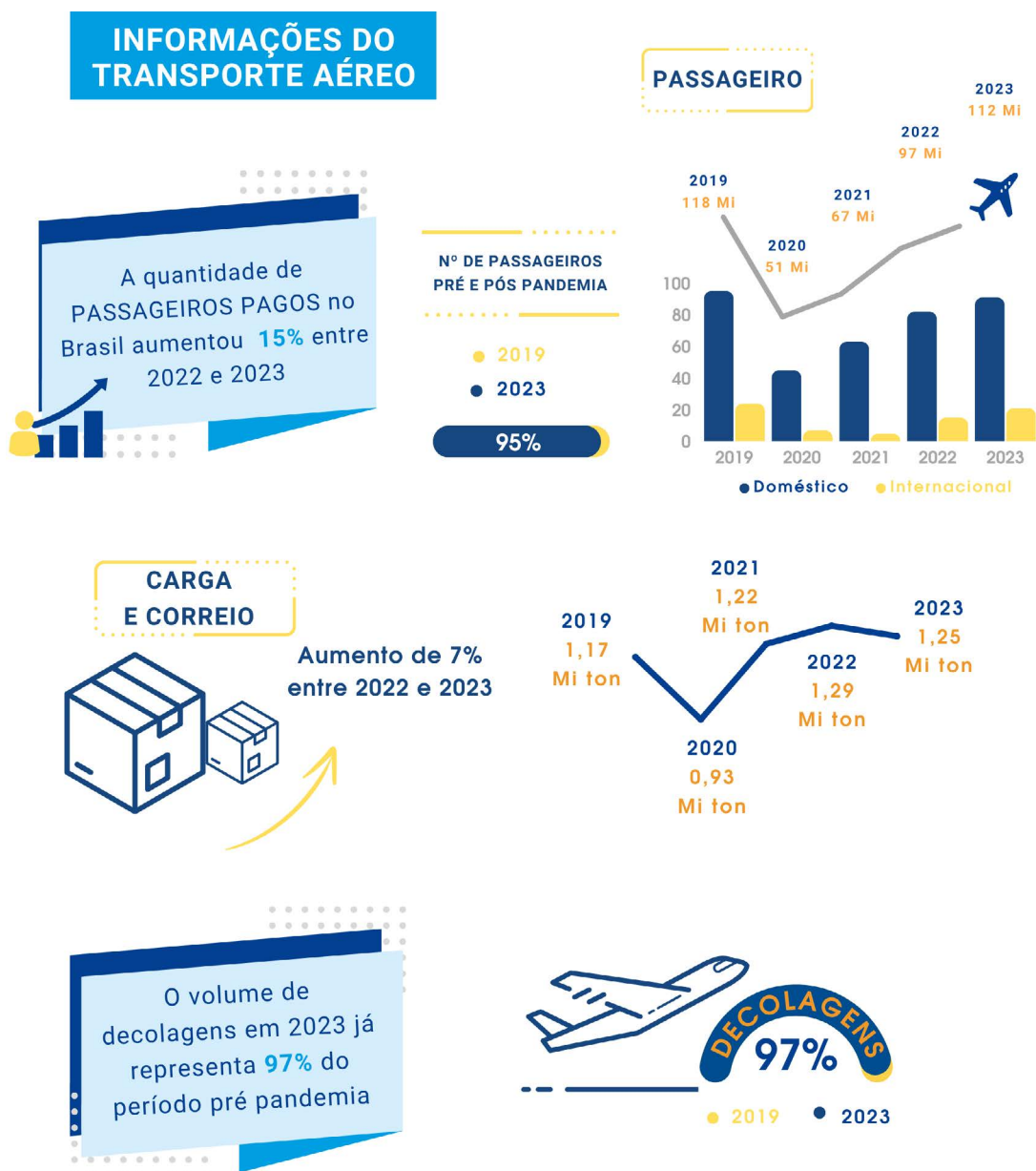
Outro importante desafio que se apresenta é a universalização do modal aéreo, no sentido de ampliar o acesso a viagens aéreas para uma parcela maior da população, que traria impactos positivos em diversos aspectos sociais e econômicos.

Por fim, a aviação enfrenta um desafio cada vez mais premente: a redução do impacto ambiental de suas operações. As emissões de carbono e o ruído das aeronaves tornaram-se preocupações significativas em relação à sustentabilidade do setor. Para garantir um transporte aéreo mais sustentável no futuro, são necessárias medidas abrangentes que abordem essas questões de maneira eficaz. Isso pode incluir a adoção de biocombustíveis de aviação, que são produzidos a partir de fontes renováveis e têm o potencial de reduzir as emissões de carbono em comparação com os combustíveis fósseis tradicionais.

Além disso, investir em tecnologias mais limpas e eficientes também desempenha um papel fundamental na redução do impacto ambiental da aviação. Isso pode envolver o desenvolvimento e a implantação de aeronaves mais aerodinâmicas e com motores mais eficientes em termos de consumo de combustível, bem como a utilização de sistemas de propulsão elétrica e híbrida em aeronaves de pequeno e médio porte. Essas tecnologias têm o potencial de reduzir significativamente as emissões de gases e melhorar a eficiência energética das operações aéreas.

Nesse cenário, tramita no Congresso Nacional o Projeto de Lei 4516/2023, que prevê percentual anual mínimo de redução de 1% das emissões de gases de efeito estufa – GEE, em operações domésticas pelos operadores aéreos, a partir de 2027.

Em suma, garantir um ambiente que promova o crescimento seguro e sustentável da aviação é crucial para ampliar os benefícios decorrentes dos serviços aéreos e impulsionar o desenvolvimento econômico e social do país.





## MATERIALIDADE DAS INFORMAÇÕES

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

Dessa forma, para elaboração do Relatório de Gestão e Atividades (RGA) de 2023 foram escolhidos os temas vinculados aos macroprocessos organizacionais relacionados na cadeia de valor e nos objetivos estratégicos da ANAC, bem como o contexto atual da aviação civil, da Administração Pública e da pandemia mundial de covid-19.

Para a elaboração deste RGA, foram consideradas as informações produzidas entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2023.



2

## RESULTADOS DE GESTÃO







# MACROPROCESSO:

## DESENVOLVER A ESTRATÉGIA E A CAPACIDADE INSTITUCIONAL

### Objetivos Estratégicos associados

**OE01**

Contribuir para o desenvolvimento sustentável da aviação civil

---

**OE09**

Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços

---

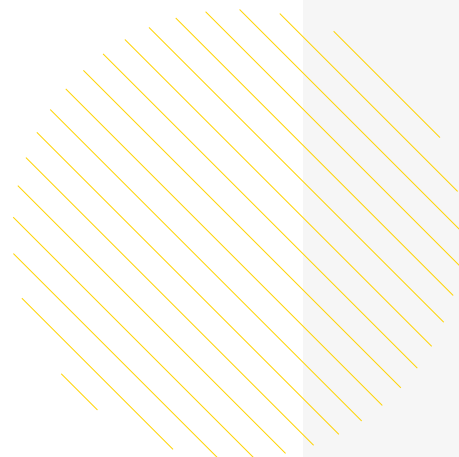
**OE10**

Aperfeiçoar a governança corporativa com foco na entrega de valor à sociedade

---

**OE13**

Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva





## ESTRATÉGIA

### Plano Estratégico 2020-2026

O instrumento através do qual a ANAC explicita seus objetivos de longo prazo e as ações a serem empreendidas para sua consecução é o Plano Estratégico 2020 – 2026. Este Plano serve como um compromisso de longo prazo firmado pela Agência junto à sociedade, seus regulados e servidores.

O Plano contempla 13 (treze) objetivos estratégicos, desdobrados em indicadores estratégicos, que se vinculam às perspectivas Sociedade, Regulados, Processos Internos, Aprendizado e Crescimento e Recursos. Posteriormente, a ANAC estabeleceu as metas estratégicas vinculadas a esses indicadores para o período de 2020 a 2023.

É importante ressaltar que, desde 2020, a Agência vem implementando um plano de ações para uma efetiva avaliação e monitoramento de seus indicadores estratégicos, bem como para as metas não atingidas.

Esse trabalho resultou no processo da primeira revisão do Plano Estratégico 2020-2026, aprovada pela Portaria ANAC nº 10.411, de 30 de janeiro de 2023, com atenção voltada especialmente à necessidade de atualização dos indicadores e metas estratégicas, visando o aprimoramento de seu planejamento.

Destaca-se ainda que as ações estratégicas da Agência são acompanhadas pelos Diretores e Titulares de unidades organizacionais, trimestralmente, por meio da Reunião de Gestão.

Além disso, a Agência conta também com o Comitê de Segurança Operacional, cujo objetivo principal é coordenar a elaboração de diagnósticos, estratégias, planos, metas, processos

transversais e indicadores finalísticos relacionados à segurança operacional da aviação civil, bem como as ações de implementação do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC).

## PLANO ESTRATÉGICO

### 3 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

distribuídos em:



## Mapa Estratégico

O mapa estratégico deriva de um processo de reflexão interna com ampla participação de atores externos e servidores e representa, por meio de um arranjo visual, o encadeamento em relações de causa e efeito dos objetivos da Agência.

O mapa conta com 13 (treze) objetivos, distribuídos sob cinco perspectivas:

- I.** Sociedade;
- II.** Regulados;
- III.** Processos Internos;
- IV.** Aprendizado e Crescimento; e
- V.** Recursos.

Nesse sentido, as perspectivas apresentam um alinhamento lógico da estratégia de atuação da Agência e cada uma delas congrega objetivos que refletem os principais desafios a serem enfrentados pela ANAC.

**MISSÃO** Garantir a segurança e a excelência da aviação civil

**VISÃO** Ser referência na promoção da segurança e no desenvolvimento da aviação civil

## SOCIEDADE

OE1: Contribuir para o desenvolvimento sustentável da aviação civil

OE2: Garantir a segurança da aviação civil

OE3: Promover um acesso amplo aos serviços aéreos

## REGULADOS

OE4: Desenvolver a cultura de cooperação e a integração no setor

OE5: Garantir a regulação efetiva para a aviação civil, de forma a permitir a inovação e a competitividade do setor

OE6: Fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança

## PROCESSOS INTERNOS

OE7: Fortalecer a comunicação e o papel da agência

OE8: Intensificar a atuação internacional para o alinhamento às normas e às melhores práticas do setor

OE9: Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços

OE10: Aperfeiçoar a governança corporativa com foco na entrega de valor à sociedade

OE11: Aprimorar a gestão da informação para a tomada de decisão

## APRENDIZADO E CRESCIMENTO

OE12: Fortalecer a gestão, o desenvolvimento e a valorização das pessoas com foco no desempenho institucional

## RECURSOS

OE13: Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva

## Plano de Gestão Anual

A publicação da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019 (Lei Geral das Agências), consolidou dispositivos que reforçam a necessidade de as Agências manterem esforços contínuos no aperfeiçoamento de sua governança.

Nesse sentido, o Plano de Gestão Anual – PGA, cuja premissa consiste na manutenção do alinhamento ao Plano Estratégico, contemplando ações, resultados e metas relacionados aos processos finalísticos e de gestão, tem o fito de firmar o compromisso de desdobrar e executar, com alta competência, os esforços, de maneira a potencializar a capacidade de resposta que fora pactuado no ano.

Portanto, o PGA representa o instrumento consolidado de planejamento em nível tático-operacional que norteia a atuação desta Agência em seu processo contínuo de melhoria de sua eficiência no alcance de sua visão e missão estratégicas.



¹Plano Estratégico 2020-2026

²Plano de Supervisão da Segurança Operacional 2023-2025

Além disso, busca agregar relevantes ações focadas na qualidade dos serviços prestados pela Agência de forma a melhorar o seu desempenho, bem como incrementar a satisfação da sociedade.

A sistemática que ampara o Plano de Gestão Anual se baseia na necessidade de aperfeiçoamento e priorização do uso dos recursos disponíveis à execução das estratégias de longo prazo, estabelecidas pela instituição.

Ainda de acordo com a Lei nº 13.848/2019, o PGA deve especificar, no mínimo, as metas de desempenho administrativo e operacional e as metas de fiscalização a serem atingidas durante a sua vigência. Dessa maneira, a Agência priorizou a definição de metas objetivamente mensuráveis e que refletem o nível de qualidade dos serviços internos e externos prestados, bem como os esforços voltados para o aprimoramento dos processos internos e da governança.

Nessa perspectiva, mantendo o alinhamento com seu Plano Estratégico, foram utilizadas no PGA 2023 as metas estratégicas associadas aos seus respectivos objetivos estratégicos e vinculadas também aos macroprocessos da ANAC. Assim, foram definidas 28 (vinte e oito) metas globais para o PGA, que representam amplamente os desafios e as prioridades de toda a Agência.

## Resultados alcançados no âmbito do Plano de Gestão Anual

Nas tabelas a seguir são apresentados os resultados alcançados no âmbito das metas estabelecidas no Plano de Gestão Anual para o período entre 1º de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2023.

METAS E INDICADORES VINCULADOS AOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS						
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADORES	UNIDADE DE MEDIDA	METAS 2023	RESULTADOS	STATUS DA META	STATUS DO OE
OE 4 - Desenvolver a cultura de cooperação e a integração do setor	4.1. Índice de percepção do papel e da imagem da ANAC pelas partes interessadas	Valor absoluto (de 0 a 10)	8,00	8,13	100%	100%
OE 5 - Garantir a regulação efetiva para a aviação civil de forma a permitir a inovação e a competitividade	5.1. Índice de maturidade da qualidade regulatória	Percentual	85	79,3	93%	93%
	5.2. Tempo médio de processamento de processos administrativos sancionadores	Dias	478	421,99	100%	
	5.3. Índice de manutenção dos processos administrativos sancionadores	Percentual	92	79,47	86%	
OE 6 - Fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança	6.1. Percentual de cumprimento das metas do Plano de Supervisão da Segurança Operacional - PSSO	Percentual	80	62,5	78%	92,6%
	6.2. Nível de percepção de segurança	Valor absoluto	Estruturar a 2ª pesquisa, a ocorrer em 2024	100	100%	
	6.3. Índice de conformidade dos operadores de aeródromo aos regulamentos de <i>security</i>	Percentual	90	93	100%	

METAS E INDICADORES VINCULADOS AOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS						
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADORES	UNIDADE DE MEDIDA	METAS 2023	RESULTADOS	STATUS DA META	STATUS DO OE
OE7- Fortalecer a comunicação e o papel da agência	7.1. Índice de satisfação de atendimento às manifestações externas	Percentual	63	64,26	100%	100%
OE 8 - Intensificar a atuação internacional para o alinhamento de normas e melhores práticas do setor	8.1. <i>Effective Implementation – Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)</i>	Percentual	91	94,95*	100%	100%
	8.2. Índice de participação efetiva em fóruns internacionais	Percentual	Aplicar metodologia em 90% das missões de participação em grupos técnicos da OACI com prioridade A, no escopo do Modelo de Governança da Atuação Internacional.	94	100%	
OE 9 - Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços	9.1. Índice geral de satisfação com serviços prestados	Valor absoluto (de 1 a 5)	4,2	4,24	100%	99,9%
	9.2. Índice de satisfação do servidor com os serviços internos	Percentual	83	85,8	100%	
	9.3. Índice de cumprimento aos prazos da carta de serviços externos	Percentual	98	97,72	99,7%	
	9.4. Prazo médio de estoque de pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro das concessionárias de aeroportos	Dias	160	42,25	100%	
	9.5. Tempo médio de certificação de operadores aéreos regidos pelo RBAC 135	Dias	-10% (496 dias)	426 dias	100%	
	9.6. Tempo médio para certificação de uma OM (RBAC 145)	Dias	200	194,5	100%	
	9.7. Tempo médio de transferência de propriedade	Dias	30	24,5	100%	
	9.8. Tempo médio de comunicação de venda	Dias	30	3	100%	

METAS E INDICADORES VINCULADOS AOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS						
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADORES	UNIDADE DE MEDIDA	METAS 2023	RESULTADOS	STATUS DA META	STATUS DO OE
OE 10 - Aperfeiçoar a governança corporativa com foco na entrega de valor à sociedade	10.1. Índice Integrado de Governança e Gestão (iGG - TCU)	Percentual	0,85	Não houve apuração	-	100%
	10.2. Índice de congestionamento de processos disciplinares sem relatório final	Percentual	-10	-8,33	100%	
OE 11 - Aprimorar a gestão da informação para tomada de decisão	11.1. Índice de capacidade em gestão de TI - iGestTI	Percentual	0,85	Não houve apuração	-	96,3%
	11.2. Percentual de execução do PDTI	Percentual	75	79,87	100%	
	11.3. Índice de maturidade em segurança da informação - iSeg	Valor absoluto (de 0 a 1)	0,62	0,575	92,7%	
OE 12 - Fortalecer a gestão, o desenvolvimento e a valorização das pessoas com foco no desempenho institucional	12.1. Percentual de transferência qualitativa dos treinamentos às rotinas do servidor	Percentual	85	Não houve apuração	-	96,4%
	12.2. Percentual de servidores alcançados por ações de desenvolvimento	Percentual	85	82	96,47%	
OE 13 - Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva	13.1. Percentual da execução do orçamento alinhado ao planejado	Percentual	95	117,29	100%	100%
	13.2. Índice de Capacidade em Gestão Orçamentária - (iGestOrcament)	Percentual	0,75	Sem apuração	-	
	13.3. Índice de Capacidade em Gestão de Pessoas (iGestPessoas)	Percentual	0,88	Sem apuração	-	

\* Resultado final da Auditoria. O resultado preliminar foi 95,1%.



METAS E INDICADORES VINCULADOS AOS MACROPROCESSOS						
MACROPROCESSOS	INDICADORES	UNIDADE DE MEDIDA	METAS 2023	RESULTADOS	STATUS DA META	STATUS DO MACROP.
M1 - Zelar pelo cumprimento dos regulamentos e normas de segurança	5.2. Tempo médio de processamento de processos administrativos sancionadores	Dias	478	421,99	100%	91%
	5.3. Índice de manutenção dos processos administrativos sancionadores	Percentual	92	79,47	86%	
	6.1. Percentual de cumprimento das metas do Plano de Supervisão da Segurança Operacional - PSSO	Percentual	80	62,5	78%	
	6.3. Índice de conformidade dos operadores de aeródromo aos regulamentos de <i>security</i>	Percentual	90	93	100%	
M2 - Acompanhar os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária	9.4. Prazo médio de estoque de pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro das concessionárias de aeroportos	Dias	160	42,25	100%	100%
M3 - Monitorar informações sobre o setor	6.2. Nível de percepção de segurança	Valor absoluto	Estruturar a 2ª pesquisa, a ocorrer em 2024	100%	100%	100%
	8.1. <i>Effective Implementation – Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)</i>	Percentual	91	94,95*	100%	
M4 - Permitir a atuação no setor de aviação civil	9.3. Índice de cumprimento aos prazos da carta de serviços externos	Percentual	98	97,72	99,7%	99,9%
	9.5. Tempo médio de certificação de operadores aéreos regidos pelo RBAC 135	Dias	-10% (496 dias)	426	100%	
	9.6. Tempo médio para certificação de uma OM (RBAC 145)	Dias	200	194,5	100%	
	9.7. Tempo médio de transferência de propriedade	Dias	30	24,5	100%	
	9.8. Tempo médio de comunicação de venda	Dias	30	3	100%	

METAS E INDICADORES VINCULADOS AOS MACROPROCESSOS						
MACROPROCESSOS	INDICADORES	UNIDADE DE MEDIDA	METAS 2023	RESULTADOS	STATUS DA META	STATUS DO MACROP.
M5 - Gerir o arcabouço regulatório e promover o acesso a mercados internacionais	5.1. Índice de maturidade da qualidade regulatória	Percentual	85	79,3	93,2%	93,2%
M6 - Desenvolver estratégia e capacidade organizacional	9.2. Índice de satisfação do servidor com os serviços internos	Percentual	83	85,8	100%	100%
	10.1. Índice Integrado de Governança e Gestão (iGG - TCU)	Percentual	0,85	Sem apuração	-	
	10.2. Índice de congestionamento de processos disciplinares sem relatório final	Percentual	-10	-8,33	100%	
M7 - Gerir pessoas	12.1. Percentual de transferência qualitativa dos treinamentos às rotinas do servidor	Percentual	85	Sem apuração	-	96,4%
	12.2. Percentual de servidores alcançados por ações de desenvolvimento	Percentual	85	82	96,4%	
M8 - Gerenciar relações institucionais internas e externas	4.1. Índice de percepção do papel e da imagem da ANAC pelas partes interessadas	Valor absoluto (de 0 a 10)	8,0	8,13	100%	100%
	7.1. Índice de satisfação de atendimento às manifestações externas	Percentual	63	64,26	100%	
	8.2. Índice de participação efetiva em fóruns internacionais	Percentual	Aplicar metodologia em 90% das missões de participação em grupos técnicos da OACI com prioridade A, no escopo do Modelo de Governança da Atuação Internacional.	94	100%	
	9.1. Índice geral de satisfação com serviços prestados	Valor absoluto (de 1 a 5)	4,2	4,24	100%	

METAS E INDICADORES VINCULADOS AOS MACROPROCESSOS						
MACROPROCESSOS	INDICADORES	UNIDADE DE MEDIDA	METAS 2023	RESULTADOS	STATUS DA META	STATUS DO MACROP.
M9 - Gerir informação e tecnologia	11.1. Índice de capacidade em gestão de TI - iGestTI	Percentual	0,85	Sem apuração	-	96,3%
	11.2. Percentual de execução do PDTI	Percentual	75	79,87	100%	
	11.3. Índice de maturidade em segurança da informação - iSeg	Valor absoluto (de 0 a 1)	0,62	0,575	92,7%	
M10 - Administrar orçamento, finanças e logística	13.1. Percentual da execução do orçamento alinhado ao planejado	Percentual	95	117,29	100%	100%
	13.2. Índice de Capacidade em Gestão Orçamentária - (iGestOrcament)	Percentual	0,75	Sem apuração	-	
	13.3. Índice de Capacidade em Gestão de Pessoas (iGestPessoas)	Percentual	0,88	Sem apuração	-	

\* Resultado final da Auditoria. O resultado preliminar foi 95,1%.

## Programa de Gestão do Desempenho (ANAC+)

O modelo de gestão do desempenho permite à organização avaliar e melhorar continuamente a performance de seus processos e iniciativas, com vistas à maior eficiência e efetividade em suas ações.



Nesse sentido, desde 2019 a ANAC vem direcionando esforços que potencializem suas entregas e consolidem seus processos organizacionais. A instituição do Programa de Gestão do Desempenho Institucional e Individual (PGDII) marca essa iniciativa e, dando continuidade ao amadurecimento da Agência no tema, em 2022 foi lançado o Programa de Gestão por Desempenho da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC+).

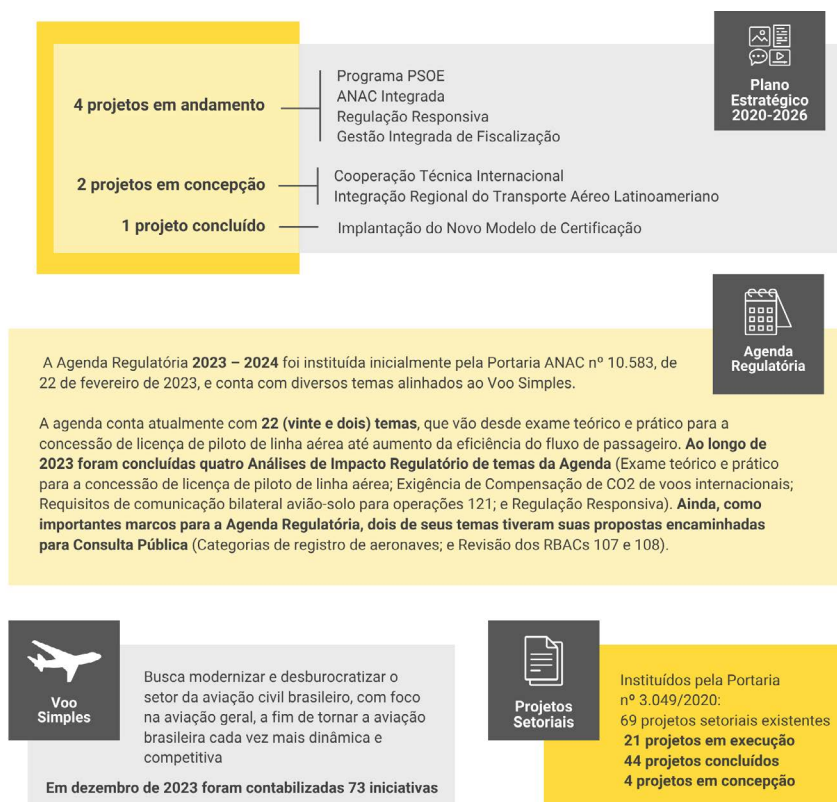
Estabelecido pela Instrução Normativa nº 176, de 13 de dezembro de 2021, o ANAC+ consiste no monitoramento sistemático e contínuo da performance das unidades organizacionais e dos

servidores, tendo como referência metas setoriais, gerenciais e individuais, bem como as competências necessárias para seu alcance.

Em 2023, o programa contou com a adesão de todas as unidades. Ao todo, foram pactuadas 150 metas setoriais e 406 metas gerenciais voltadas ao aprimoramento das iniciativas e processos da Agência.

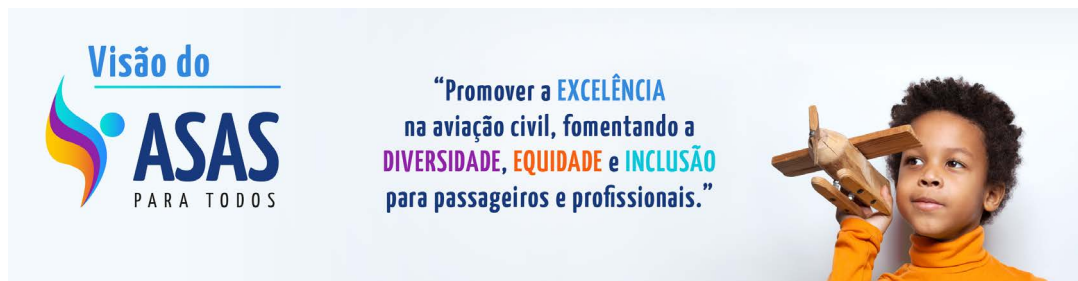
## Principais Programas, Projetos e Iniciativas

Para fins de desdobramento do Plano Estratégico 2020-2026, instituiu-se o modelo de desenvolvimento de Iniciativas Estratégicas, cuja execução está diretamente vinculada ao atendimento dos objetivos e prioridades institucionais. O Portfólio de Iniciativas Estratégicas, vigente até 2023, foi instituído pela Portaria ANAC nº 3.049, de 28 de outubro de 2020, e é composto por quatro categorias de projetos: projetos prioritários, patrocinados por um Diretor; projetos setoriais, patrocinados por um Titular de Unidade; Agenda Regulatória; e, por fim, o Programa Voo Simples.



O documento completo pode ser consultado na página da ANAC na internet: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca/planejamento-estrategico>.

## ASAS PARA TODOS



No final de 2023, a ANAC estabeleceu o programa estratégico “Asas para Todos”. Criado para fomentar a diversidade, a inclusão, a capacitação e a formação aeronáutica na aviação civil brasileira, essa iniciativa integra o rol de ações do pilar social da Política de Sustentabilidade da Agência, publicada em agosto de 2023 com foco nas esferas ambiental, social e de governança (ESG – do inglês, *environmental, social and governance*).

São mais de 15 projetos associados a três subprogramas que, embora tenham focos distintos, são complementares e geram sobreposição de benefícios.

## Riscos e Controle Interno

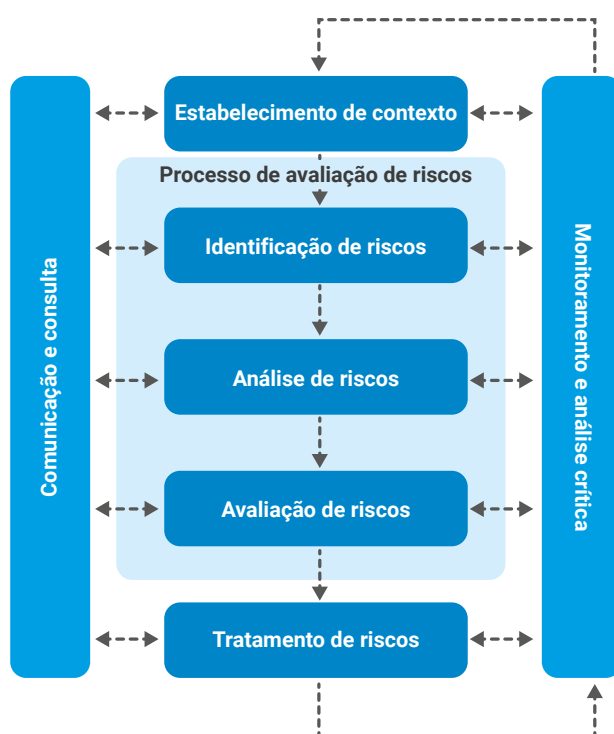
A Política de Gestão de Riscos da ANAC foi instituída meio Instrução Normativa nº 114, de 09 de maio de 2017. Neste contexto, foi criado o Comitê de Governança, Riscos e Controle, formado pela diretoria colegiada da agência. No ano de 2019, a ANAC deu início a implementação da metodologia de gestão de riscos dos processos organizacionais com a publicação da Portaria nº 2352, de 02 de agosto de 2019, que estabeleceu o apetite de risco, bem como os limites de alçada para comunicação e tratamento dos riscos.

A atual Instrução Normativa ANAC nº 186, de 22 de fevereiro de 2023, estabelece as dimensões dos riscos corporativos, conforme apresentado a seguir.



Os riscos à segurança do setor de aviação civil, que são aqueles inerentes e sistêmicos do setor e da atuação dos entes regulados, são tratados e gerenciados no âmbito das competências regulatórias e fiscalizatórias da Agência.

Os riscos dos processos organizacionais são aqueles que podem afetar o alcance dos objetivos processuais da ANAC, causando impacto na missão institucional da Agência. Para sua gestão, foi desenvolvida metodologia apropriada, baseada no modelo da ISO 31000, está apresentada no Manual de Referência de Mapeamento de Gestão de Riscos dos Processos Organizacionais, que considera as particularidades da Agência e que envolve as seguintes etapas:



Em 2023, a Agência, que ao longo dos últimos anos, vem desenvolvendo sua maturidade em gestão de riscos, realizou o mapeamento de riscos de 62% de seus processos organizacionais, identificando um total de 741 riscos.

Os riscos estratégicos são aqueles que podem afetar o alcance dos objetivos estratégicos da Agência, podendo envolver os projetos estratégicos e aspectos dos ambientes interno e externo que impactam sua atuação. No que diz respeito a esta dimensão, a ANAC vem trabalhando no desenvolvimento de metodologia para identificação desses riscos, em alinhamento com o Plano Estratégico 2020 – 2026, reconhecendo a importância desse trabalho para a Agência, demonstrando o ganho de maturidade no desenvolvimento da gestão de riscos.

## Programa de Integridade

Em 2023, a ANAC aprovou o seu terceiro Plano de Integridade, por meio da Portaria nº 10.584, de 22 de fevereiro de 2023. O novo Plano trouxe 25 ações divididas por temáticas: combate ao assédio sexual; combate à calúnia e difamação; ações de sensibilização; revisão do processo de representação institucional; revisão do processo de afastamento do país; e-Agendas; e edição de documentos que garantam a melhoria da integridade.

O Plano aprovado é bianual, ficando vigente até dezembro de 2024. A Superintendência de Governança e Meio Ambiente, como Unidade Gestora da Integridade (UGI), coordenou, em conjunto com as áreas responsáveis, o processo de execução de diversas ações de tratamento para os riscos de integridade identificados no Plano de Integridade 2023/24.

Importantes ações foram concluídas no ano de 2023, tais como a estruturação de um canal de denúncias, o desenvolvimento de um guia para o combate ao assédio sexual e a realização de palestra sobre prevenção ao conflito de interesses para altas autoridades.

## Ações de supervisão, controle e correição

No âmbito da Corregedoria da ANAC, no ano de 2023, foram alcançados, do ponto de vista quantitativo, os seguintes resultados:

### AÇÕES DESENVOLVIDAS

#### INVESTIGAÇÕES CORRECIONAIS PRELIMINARES - ICP

PROCESSOS  
CONCLUÍDOS

59

44 arquivamentos  
12 conversões em PAD  
3 TAC\* celebrado

\*Termo de Ajustamento de Conduta

#### PROCESSOS ADMINISTRATIVOS DISCIPLINARES- PAD

PROCESSOS  
DISCIPLINARES  
JULGADOS

21

12 com aplicação de penalidade  
5 arquivados  
1 celebração de TAC  
1 aplicação de multa à empresa  
1 reinstalado  
1 prescrito














\*\* Multa aplicada com fundamento na  
Lei Anticorrupção

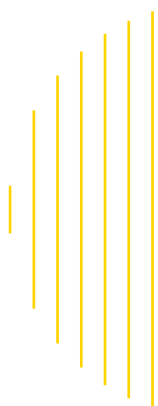
Com o objetivo de inibir condutas irregulares e reforçar comportamentos íntegros, a Agência lançou, em 2023, o curso online e autoinstrucional “Deveres, proibições e responsabilidades dos servidores da ANAC”, visando capacitar os servidores da agência acerca das normas (regras e princípios) referentes aos deveres, proibições e responsabilidades que lhes são impostos e às consequências resultantes do descumprimento de suas obrigações, especialmente no que se



refere à apuração disciplinar de eventual conduta violadora dos dispositivos da Constituição, da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990 (Estatuto do Servidor) e dos demais normativos que orientam a conduta dos servidores das agências reguladoras, como a Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004 (Lei das Agências).

Adicionalmente, a ANAC, na aplicação dos recursos públicos, utiliza os sistemas estruturantes do Governo Federal e tem como fundamento todas as normas a eles inerentes. Dentre as iniciativas desenvolvidas para garantir a conformidade legal e o atendimento aos princípios da Administração pública, destacam-se:

 <p><b>Declaração</b> de conformidade legal alinhada com art. 37 da Constituição Federal e demais instrumentos legais que regem a gestão patrimonial</p>	 <p><b>Disponibilização</b> online de processos e documentos da ANAC, por meio da pesquisa pública</p>
 <p><b>Mapeamento</b> de riscos nos processos organizacionais e nas contratações</p>	 <p><b>Publicação</b> do Plano de Logística Sustentável</p>
 <p><b>Assessoria</b> jurídica nos processos de contratação realizada pela Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC</p>	 <p><b>Disponibilização</b> no Portal da ANAC de licitações realizadas, contratos firmados, informações orçamentárias, financeiras e contábeis, repasses e transferência</p>
 <p><b>Centralização</b> de todas as contratações decorrentes de licitações, pregões e demais modalidades</p>	 <p><b>Adoção</b> de alçadas decisórias nas contratações decorrentes de processos licitatórios e apresentação mensal à Diretoria do relatório das contratações realizadas</p>
 <p><b>Aplicação</b> de medidas administrativas para apuração e minimização de ocorrências de ilícitos</p>	 <p><b>Publicação</b> do Plano de Gestão Anual (PGA)</p>
 <p><b>Monitoramento</b> dos principais Objetivos Estratégicos por meio do Painel de Indicadores</p>	 <p><b>Publicação</b> do Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação (PDTIC)</p>
 <p><b>Elaboração</b> e publicação do Plano de Contratações Anual (PCA) e <b>Gestão</b> dos riscos do calendário de contratações</p>	



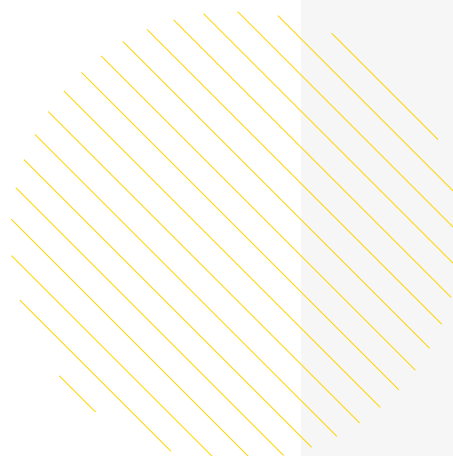
# MACROPROCESSO:

## GERIR PESSOAS

### Objetivos Estratégicos associados



Fortalecer a gestão, o desenvolvimento e a valorização das pessoas com foco no desempenho Institucional

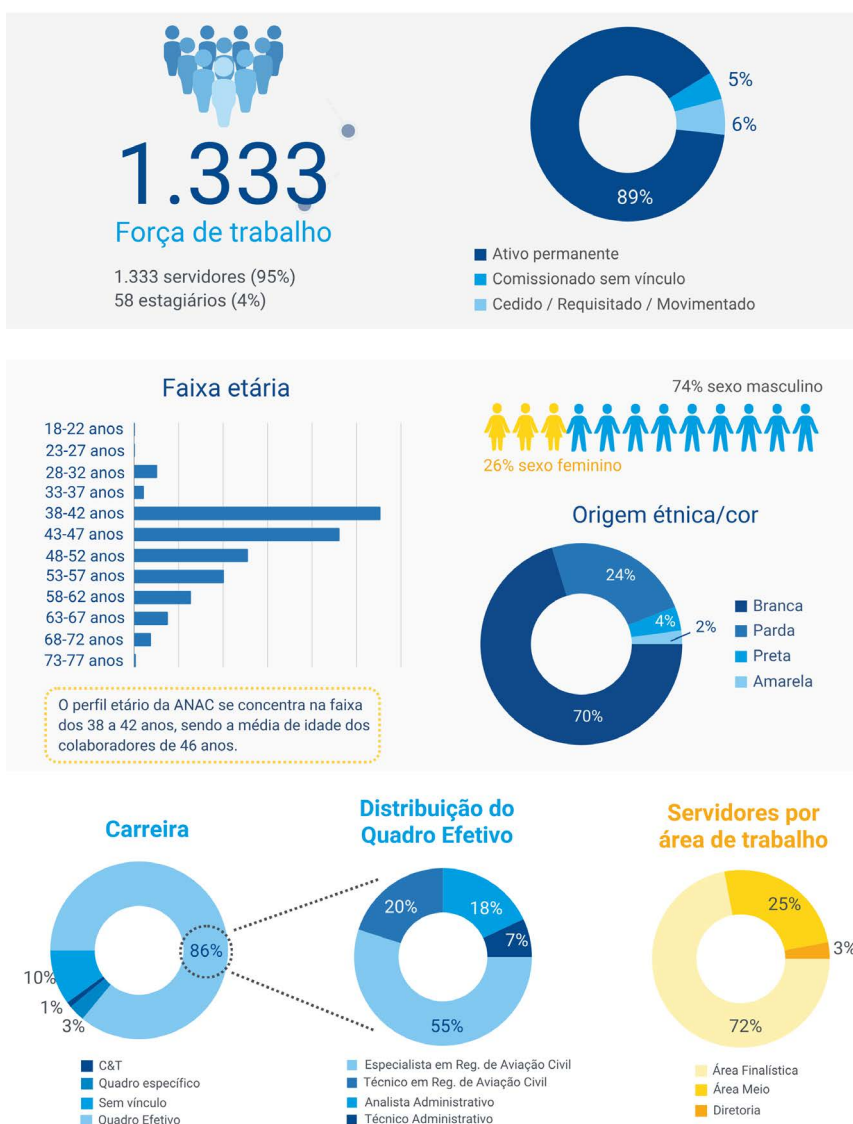


## RESULTADOS ALCANÇADOS

### Conformidade legal

No que se refere aos processos relativos à Administração de Pessoas, a ANAC cria mecanismos e efetua ações de controle e gestão, garantindo maior transparência aos atos praticados e facilitando a realização de eventuais ajustes apontados em auditorias, especialmente em relação à folha de pagamento. Ressalta-se ainda que todos os registros necessários são realizados de forma adequada e tempestiva nos respectivos sistemas governamentais.

### GESTÃO DE PESSOAS





## Despesa de pessoal

As despesas com pagamento de pessoal têm sofrido variações, como explicitado a seguir:

Despesa	2023 (R\$)	2022 (R\$)	2021 (R\$)
Ativos	362.608.353,27	347.381.661,15	349.474.059,22
Aposentados	23.762.056,13	20.031.126,29	19.995.135,82
Pensionistas	3.843.842,51	3.595.114,38	3.253.267,85
<b>Total</b>	<b>390.214.251,91</b>	<b>371.007.901,82</b>	<b>372.722.462,89</b>

No quadro acima, foram consideradas também despesas de custeio, como ajuda de custo, auxílio-funeral e ressarcimento de Certificado Médico Aeronáutico.

## Recrutamento e alocação de pessoas

Processos seletivos internos	<ul style="list-style-type: none"> <li>05 Com cargos comissionados ... (03 CCT III e 02 CCT IV)</li> <li>01 Sem cargo comissionado (03 vagas)</li> </ul>
Processos seletivos externos (plataforma SouGov)	<ul style="list-style-type: none"> <li>02 Editais (05 vagas)</li> </ul>

MATCHMAKERS	MOVIMENTAÇÕES REALIZADAS			PROCESSOS EM ANDAMENTO		
	Interna	Externa com reembolso	Externa sem reembolso	Interna	Externa com reembolso	Externa sem reembolso
	18	08	06	05	12	03



## Estratégia de valorização por desempenho, do ambiente de trabalho e da capacitação

A ANAC conquistou o Prêmio SOBRATT de Melhores Práticas em Teletrabalho em novembro/2023 pelo Programa de Gestão por Desempenho ANAC+.

Troféu do Prêmio SOBRATT de Melhores Práticas em Teletrabalho

Ademais, a Agência executou diversas ações visando a valorização dos servidores, do ambiente e das condições de trabalho, a saber:

- > Programa anual de Exames Médicos Periódicos para os servidores da Agência lotados em Brasília/DF
- > Campanha anual de vacinação contra gripe
- > Campanhas sociais
- > Ações relativas à Saúde Mental no Trabalho

Destaca-se também a realização de eventos para promoção da integração entre as equipes da Agência:

- > Festa junina coletiva
- > Evento de integração e valorização da equipe de apoio administrativo
- > Evento de Comemoração do Dia do Servidor Público
- > CelebrANAC, evento realizado no fim do ano para integração dos servidores e compartilhamento dos resultados alcançados pela Agência

## Desenvolvimento do servidor e ações de capacitação

A ANAC planeja e executa ações voltadas para o desenvolvimento e capacitação. No ano em questão, destacam-se as seguintes atividades e eventos:

- Auditorias internacionais em junho de 2023: USOAP e TRAINAIR PLUS. Na primeira, alcançou-se 100% de conformidade, no item relacionado à capacitação. Já na segunda, o índice alcançado foi de 96,1%
- Recebimento do Prêmio da OACI, pelo 3º ano consecutivo, pelo curso TRAINAIR mais oferecido no mundo
- Revisão do Programa de Capacitação em Segurança Operacional (PECSO);
- Revisão do Manual de Trilhas de Aprendizagem e Competências
- Oferta do curso *Officeless*, para todos os servidores e gestores, visando apoiar o programa de Gestão de Desempenho ANAC+ e o desenvolvimento das lideranças



## PRODUÇÃO LINGÜÍSTICA

Em 2023, os principais trabalhos de tradução e versão realizados foram:

- > Tradução e versão de 4 processos administrativos para cessão de servidores a organismos internacionais
- > Versão do espanhol para o inglês do *Guia de Entrenamiento y Capacitacion SAM*, da OACI, demandada pela própria OACI em cooperação internacional com o Brasil;
- > Revisão em inglês da LOA (*Letter of Authorization/Authorization for the use of Electronic Logbook*)
- > Harmonização terminológica da tradução para o português do Doc 10147 para a IS N° 175-002 (Treinamento de artigos perigosos)
- > Versões e revisões em espanhol para documentos da 21ª Reunião de Diretores dos Centros de Instrução de Aviação Civil (CIAC/21)
- > Versão em inglês dos seguintes documentos:
  - Resoluções ANAC N° 280, 400, 440 e 682, que tratam de acessibilidade, condições gerais de transporte aéreo, registro de serviços de transporte aéreo e coordenação de aeroportos, respectivamente
  - Instruções Suplementares (IS) N° 129-001 e 142-002, sobre procedimentos relativos à operação de empresas estrangeiras e de validação e renovação de certificado de centro de treinamento estrangeiro, respectivamente
  - Termo de Consentimento Moodle
  - Plano Nacional de Segurança Operacional para a Aviação Civil (PNSO)
  - Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSOBR)
  - Relatório Anual de Segurança Operacional (RASO 2021)

## ANACpédia

No âmbito dos Dicionários ANACpédia, estão em fase de finalização os trâmites para a renovação do Acordo de Cooperação Técnica (ACT) com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), concluído com sucesso em 2022. O objetivo é revisar e atualizar informações e incluir termos relativos ao controle do espaço aéreo.

**+12000**

acessos até novembro/2023

**300**

verbetes gerenciados



## Eventos de Capacitação

185

Turmas de eventos internos



## Eventos externos

HOMOLOGAÇÃO DE HORAS			
	Compra de vagas	In Company	Licença para Capacitação
Eventos	304	16	342
Servidores Capacitados	603	290	194
Horas de Capacitação	30.520	3.677	15.484

PROGRAMA DE INCENTIVO EDUCACIONAL (PIE)	
Renovações de bolsas de reembolso parcial para cursos de graduação, especialização, mestrado e doutorado	19
Bolsa extra-PIE	01
Total Pago	R\$ 132.823,54

## Capacitação em idiomas

Curso Aviation English Level 3 (2 turmas)	<ul style="list-style-type: none"> <li>628 Profissionais capacitados</li> <li>Vencedor do Prêmio ICAO Most Implemented Standardized Training Package 2022</li> </ul>
Curso Elementary Aviation English Vocabulary	<ul style="list-style-type: none"> <li>Curso online</li> <li>8.668 inscritos</li> </ul>
Proficiência Linguística	<ul style="list-style-type: none"> <li>Média de 10 provas e validações/mês</li> <li>Elaboração de 100 novas questões de prova (inglês e espanhol)</li> </ul>

## Intercâmbios 2023

- > Intercâmbio com a Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ) – Projeto-piloto de intercâmbio de servidores interagências;
- > Intercâmbio com a Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) – Teve como objetivo a implementação de novo procedimento em operações de decolagem (*Required Navigation Performance Authorization Required* – RNP AR) no aeroporto Santos Dumont, e a definição das regras associadas;
- > Intercâmbio com as empresas LATAM Airlines Brasil e AZUL – Decorrentes da iniciativa realizada com a ALTA, com o objetivo de disseminar o novo procedimento de decolagem (RNP);
- > Intercâmbio com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) – Teve como objetivo avaliar todos os possíveis impactos regulatórios e concorrenciais no mercado brasileiro de aviação civil, tanto de passageiros quanto de carga, bem como eventuais externalidades geradas na economia nacional, caso o Brasil adira a um acordo multilateral sobre o tema 7ª liberdade de carga.

Estão ainda em andamento, as seguintes iniciativas, que têm como objetivo estabelecer, a partir de um regime de cooperação mútua, o aperfeiçoamento técnico-científico, a excelência nas operações e o aumento da segurança operacional das ações com aeronaves realizadas pelas instituições:

- > Intercâmbio com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA);
- > Intercâmbio com o Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF); e
- > Intercâmbio com a Casa Militar do Governo do Estado de Mato Grosso do Sul.

## Desafios e ações futuras

- > Desenvolver novos pacotes de treinamentos e trilhas de aprendizagem, incluindo Capacitação em Serviço;
- > Aumentar a oferta de ações de capacitação aos países da América Latina e lusófonos;
- > Formalizar Programa de Intercâmbio;
- > Estimular o interesse de novos profissionais no Sistema de Aviação Civil, por intermédio de ações de capacitação específicas;
- > Ampliar a oferta de cursos no Centro de Treinamento da ANAC;
- > Implantar o Programa de Promoção de Saúde Mental;
- > Propor Política de Sucessão e desenvolver ferramentas para apoiá-la; e
- > Desenvolver Sistema de Identidade Funcional.



# MACROPROCESSO:

## GERIR INFORMAÇÃO E TECNOLOGIA

### Objetivos Estratégicos associados

**OE9**

Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços

---

**OE10**

Aperfeiçoar a governança corporativa com foco na entrega de valor à sociedade

---

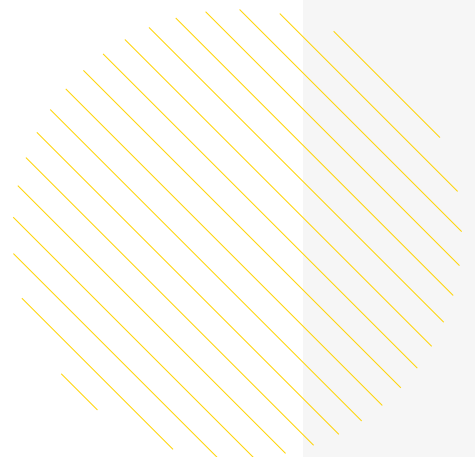
**OE11**

Aprimorar a gestão de informação para a tomada de decisão

---

**OE13**

Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva



## RESULTADOS ALCANÇADOS

### Conformidade legal da gestão de TIC

A fim de garantir a conformidade legal da gestão de TIC, a ANAC observa e aplica um vasto conjunto de regras e diretrizes estabelecidas ou referenciadas pelo Governo Federal, órgãos de controle, diretrizes ministeriais, padrões internacionais para a manutenção dos serviços de TIC, além de obedecer às normas estabelecidas em seus normativos internos.

A operação, controle, supervisão e coordenação dos recursos de tecnologia da informação da administração direta, autárquica e fundacional do Poder Executivo Federal são regidos e organizados pelo Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação (SISP), que foi instituído pelo Decreto nº 7.579, de 11 de outubro de 2011.

Além disso, a gestão de tecnologia de informação e comunicação na ANAC é balizada também pela Estratégia de Governo Digital (EGD), instituída pelo Decreto nº 10.332, de 28 de abril de 2020 (alterado pelos Decretos nº 10.996/ 2022 e nº 11.260/ 2022), organizada em princípios, objetivos e iniciativas que nortearão a transformação do governo por meio do uso de tecnologias digitais, com a promoção da efetividade das políticas e da qualidade dos serviços públicos.

No que concerne à segurança da informação dos órgãos integrantes do SISP, trata-se de tema disciplinado pela Política Nacional de Segurança da Informação, disposto no Decreto nº 9.637, de 26 de dezembro de 2018 e dispositivos correlatos. Dentre eles, destaca-se o Programa de Privacidade e Segurança da Informação (PPSI), instituído pela SGD em 2021 e formalizado pela Portaria SGD/MGI Nº 852, de 28 de março de 2023.

Particularmente ao que se refere às contratações de TIC, a ANAC segue os ditames estabelecidos na Instrução Normativa SGD/ME nº 94, de 23 de dezembro de 2022, para os processos instruídos à luz da Lei nº 14.133, de 2021, e na Instrução Normativa SGD/ME nº 1, de 4 de abril de 2019, para os processos instruídos à luz da Lei nº 8.666, de 1993.

Cabe ainda destacar o Decreto nº 9.756, de 11 de abril de 2019, que instituiu o portal único “gov.br”, por meio do qual informações institucionais, notícias e serviços públicos prestados pelo Governo federal devem ser disponibilizados de maneira centralizada.

Por fim, no que tange à prestação de serviços públicos por meio digital, faz-se necessário citar a Portaria SGD/ME Nº 548, de 24 de janeiro de 2022, que dispõe sobre a avaliação de satisfação dos usuários de serviços públicos e estabelece padrões de qualidade para serviços públicos digitais no âmbito dos órgãos e entidades do Poder Executivo federal.

## Modelo de governança de TIC

O modelo de Governança de TIC da ANAC, fundamentado na Instrução Normativa ANAC nº 182, de 08 de agosto de 2022, tem como principal instância o Comitê de Tecnologia da Informação da ANAC (Comitê de Governança Digital – CGD referido na EGD), presidido pela Superintendência de Governança e Meio Ambiente (SGM) e constituído por superintendentes e chefes das unidades organizacionais. O Comitê tem como objetivo principal auxiliar a Diretoria nos processos de tomada de decisão relativos ao fortalecimento da governança de TIC, por meio da análise e discussão dos temas técnicos e a proposição de diretrizes e normativos vinculados.



A Governança de TIC é de responsabilidade da Diretoria, sendo apoiada pelo Comitê de Tecnologia da Informação / Comitê de Governança Digital – CGD e operacionalizada pelas Superintendências de Governança e Meio Ambiente (SGM) e de Tecnologia e Transformação Digital (STD), que prestam àquela o suporte necessário à tomada de decisão dos processos de governança. Além desses atores, cabe às demais unidades organizacionais participarem ativamente na execução das ações e projetos delineados para o uso atual e futuro de TIC. A Política de Governança de TIC da Agência tem como objetivos: promover o alinhamento entre as práticas de governança e de gestão de TIC frente às necessidades institucionais e da sociedade; promover a transparência da governança e gestão de TI; estabelecer diretrizes relacionadas à governança e à gestão de TIC; definir papéis e responsabilidades aos envolvidos nas ações de governança e gestão de TIC; e contribuir para o alcance dos objetivos estratégicos institucionais e consequente ampliação dos benefícios à sociedade.

Ainda, compete ao Comitê Gestor de TIC, dentre outras atribuições, coordenar a elaboração dos planos de TIC, seguindo as diretrizes e objetivos estratégicos da ANAC. Dessa forma, tem-se o Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação (PDTIC), que é um dos

instrumentos de planejamento essenciais para direcionar a gestão de TIC de forma a centrar o foco da atuação no alcance dos objetivos estratégicos.

Por fim, vale destacar que a ANAC encerrou, em 2023, um ciclo de PDTIC para o biênio 2022/2023, em que se concluíram 98 projetos do portfólio, bem como diversas entregas foram realizadas. Ainda, no segundo semestre do ano de 2023, foi iniciado o planejamento e elaboração do novo Plano para os seguintes anos de 2024 a 2026.

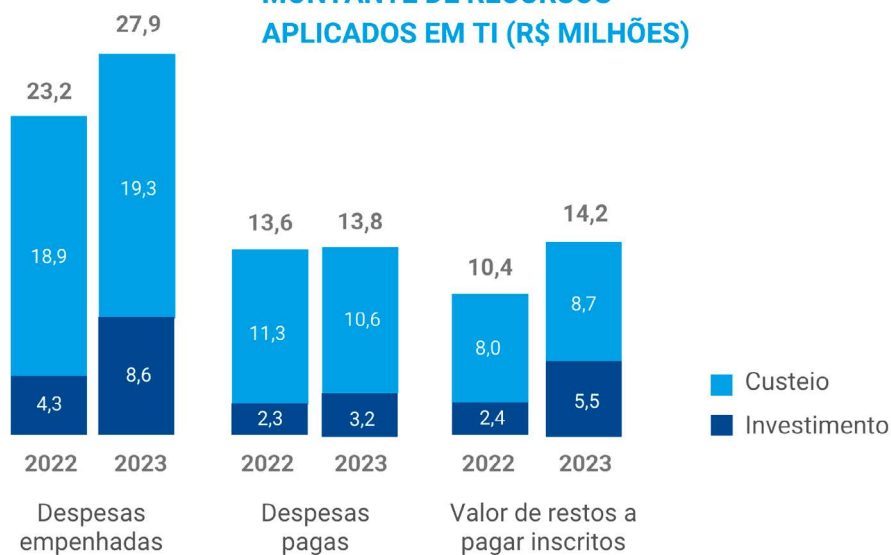
## Montante de recursos aplicados em TIC

O total de despesas empenhadas em 2023 foi de 27,9 milhões de reais, sendo que 69% foram destinados ao custeio em tecnologia da informação e 31% em investimento. O incremento nas despesas de investimento justifica-se pela adequação da performance do parque computacional à necessidade atual da agência, em consonância com as necessidades do trabalho híbrido e colaborativo, com aquisição de notebooks de última geração e *upgrade* de desktops, além da renovação da solução de segurança de TIC.

Os principais gastos de custeio estão relacionados às cadeias de valor relativas à “Gerir Informação e Tecnologia”, “Permitir a Atuação no Setor de Aviação Civil” e “Zelar pelo cumprimento dos regulamentos e normas de segurança”. Abaixo estão descritos os valores e as devidas alocações.



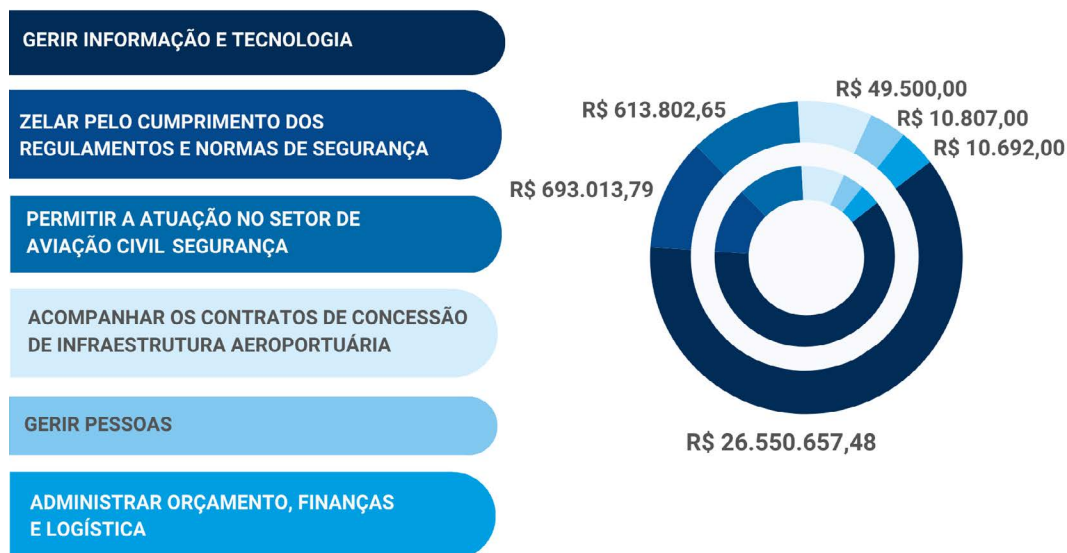
### MONTANTE DE RECURSOS APLICADOS EM TI (R\$ MILHÕES)



Cadeia de Valor	Total Empenhado
Administrar orçamento, finanças e logística	R\$ 10.692,00
Gerir informação e tecnologia	R\$ 26.550.657,48
Gerir pessoas	R\$ 10.807,00
Zelar pelo cumprimento dos regulamentos e normas de segurança	R\$ 693.013,79
Acompanhar os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária	R\$ 49.500,00
Permitir a atuação no setor de aviação civil	R\$ 613.802,65
<b>Total</b>	<b>R\$ 27.928.472,92</b>



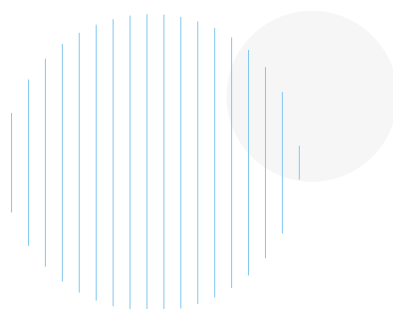
## Distribuição das despesas empenhadas de Tecnologia da Informação por cadeia de valor

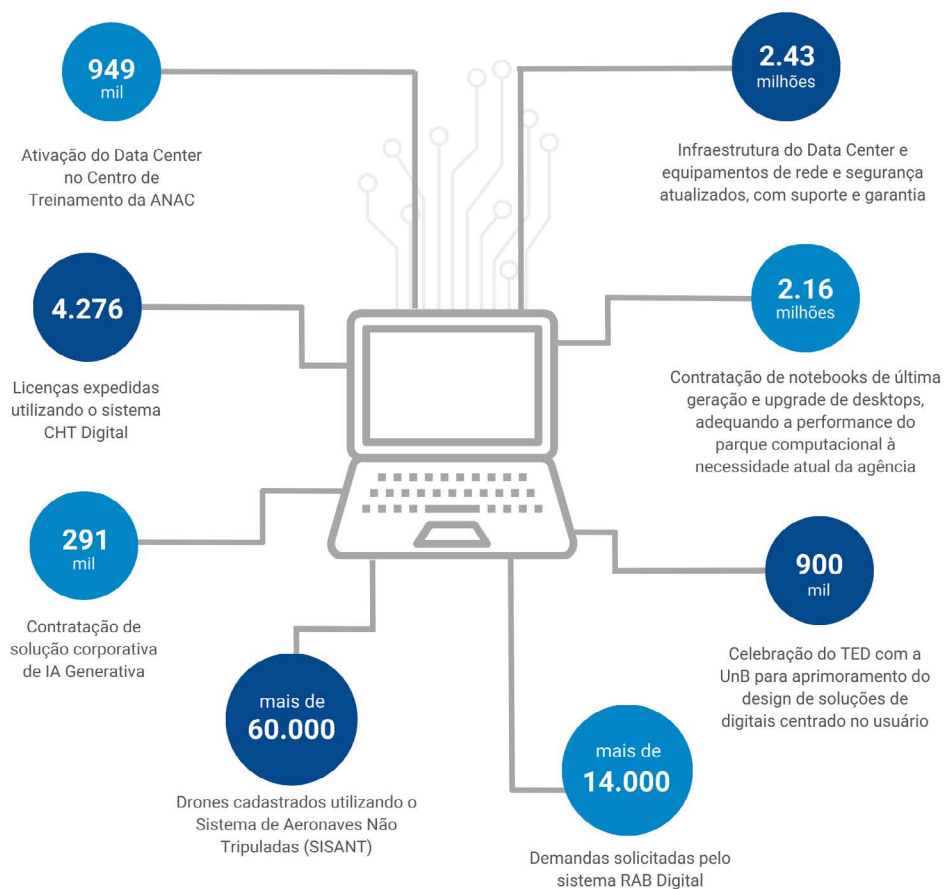


## Contratações e convênios mais relevantes de recursos de TIC (Vigentes em 2023)

Qualitativamente, destacam-se as seguintes entregas realizadas no período:

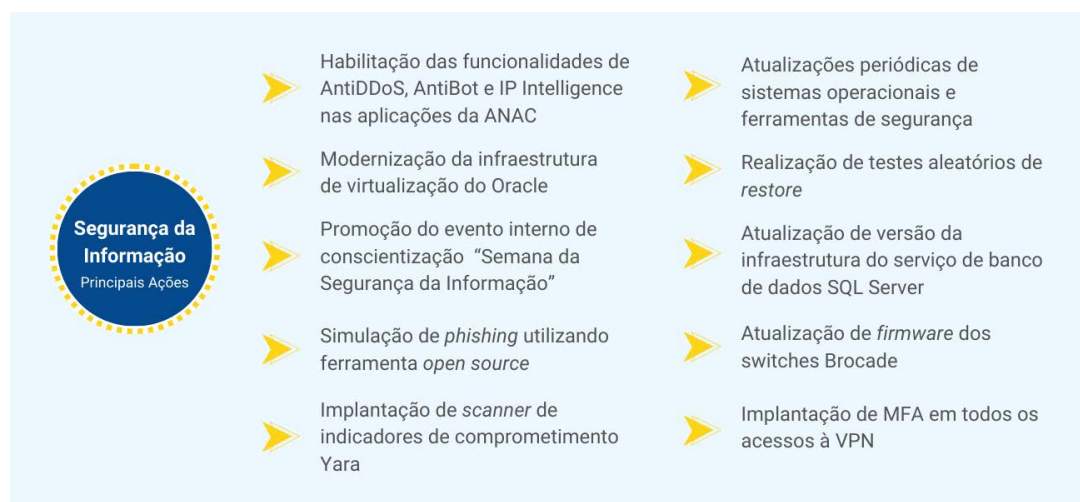
- > Contratação de solução corporativa de IA Generativa;
- > Celebração do TED com a UnB para aprimoramento do design de soluções de digitais centrado no usuário;
- > Contratação de notebooks de última geração e *upgrade* de desktops, adequando a performance do parque computacional à necessidade atual da agência;
- > Apoio à mudança de *layout* e devolução dos andares no âmbito do ANAC do Amanhã;
- > Ativação do Data Center no Centro de Treinamento da ANAC; e
- > Infraestrutura do Data Center e equipamentos de rede e segurança atualizados, com suporte e garantia.





## Segurança da Informação

As ações de segurança da informação ganharam bastante destaque no ano de 2023, conforme abaixo:



## Principais desafios

O ano de 2023 contou com alguns desafios, dentre os quais é possível destacar:

- > Número reduzido de servidores do quadro próprio, limitando a capacidade operacional de projetos e iniciativas de TIC;
- > Alto número de contratos a administrar e fiscalizar;
- > Modelo de fábrica ineficiente e com preços defasados;
- > Complexidade do ambiente, em que há uma série de sistemas legados e obsoletos; e
- > Soluções digitais pouco centradas no usuário.

Em que pesem os desafios apontados, o percentual de execução do PDTIC para o ano de 2023 foi aproximadamente de 80%, sendo um resultado expressivo e importante para a Agência, com participação da área de TIC em ações e projetos como:

- > Consolidação e integração da maioria dos dados mestres cadastrais da ANAC por meio do projeto ANAC Integrada e sua integração com o sistema de fiscalização da ANAC (GRC);
- > Início da execução e implantação do GRC para consolidar e integrar as ações de fiscalização da agência;
- > Consolidação da governança da capacidade de desenvolvimento interno com tecnologia *low code* por meio do GDev;
- > Lançamento de cerca de 30 serviços pela *Startup* GOV.BR, Voo Simples e renovação da cooperação com a Secretaria de Governo Digital;
- > Disponibilização do lançamento de horas de voo por meio do aplicativo Mobile CIV Digital;
- > Consolidação do *data lake* da ANAC com a população dos dados abertos; e
- > Lançamento do *Anac Data Search*.



# MACROPROCESSO:

## GERENCIAR RELAÇÕES INSTITUCIONAIS INTERNAS E EXTERNAS

### Objetivos Estratégicos associados

**OE4**

Desenvolver a cultura de cooperação e a integração no setor

---

**OE7**

Fortalecer a comunicação e o papel da Agência

---

**OE8**

Intensificar a atuação internacional para o alinhamento de normas e melhores práticas do setor

---

**OE9**

Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços

---

**OE10**

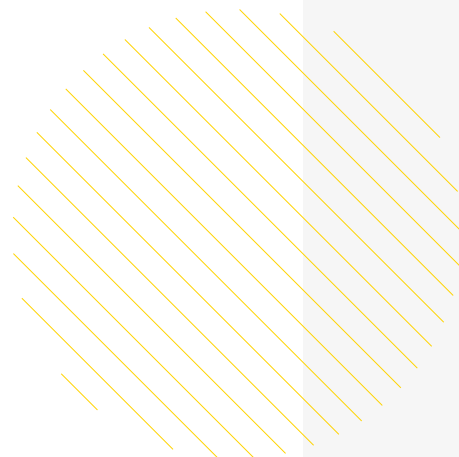
Aperfeiçoar a governança corporativa com foco na entrega de valor à sociedade

---

**OE11**

Aprimorar a gestão de informação para a tomada de decisão

---





## RESULTADOS ALCANÇADOS

### Atuação Internacional

A ANAC tem como atribuição legal representar, em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores, a aviação civil brasileira em convenções, tratados e atos de transporte aéreo internacional, bem como junto a organismos internacionais do setor, o que exige da Agência uma intensa participação internacional.

Como membro do Grupo I da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI, o país situa-se entre os Estados mais importantes da aviação civil internacional. Nesse contexto, o Brasil desempenha papel estratégico na definição das normas e recomendações que regem o Sistema de Aviação Civil Internacional, garantindo representação nos grupos técnicos e decisórios mais relevantes da Organização. Além disso, o nível de desenvolvimento do setor de aviação civil nacional coloca o Brasil em posição de referência para os Estados da América Latina e do Caribe, nos quais existe a expectativa de que o país assuma papel de liderança construtiva e cooperativa na região.

Para melhor gestão dos recursos disponíveis e garantia de participação nos fóruns considerados estratégicos e imprescindíveis para conquista dos objetivos fundamentais e para geração de valor para a sociedade brasileira, em 2023, foram elaborados, pela primeira vez, objetivos e indicadores (resultados-chave) para atuação internacional da Agência, utilizando-se da metodologia OKR (*Objectives and Key Results*). O foco compreende o monitoramento, em nível estratégico, dos resultados mais importantes e significativos da atuação internacional, possibilitando maior transparência para a Agência e a sociedade, além de aumentar a visibilidade dos reais impactos e o comprometimento de todos os envolvidos na representação institucional internacional.

No último ano, houve o fortalecimento da atuação da Agência em fóruns técnicos e normativos cujos temas estão relacionados ao desenvolvimento das tecnologias de AAM (*advanced air mobility*), eVTOL (*electric vertical take-off and landing aircraft*) e RPAS (*remotely piloted aircraft system*), fundamentais para que o Brasil estruture o sistema para a operação destes produtos num futuro próximo. Esses assuntos requerem intensa coordenação internacional, a fim de estabelecer normas e procedimentos equivalentes entre os diversos Estados estrangeiros que estão desenvolvendo tecnologia. Além disso, houve a participação intensa da Agência em fóruns para fomento do desenvolvimento da indústria de ALE (aeronave leve esportiva). Outro assunto bastante relevante discutido internacionalmente no ano passado foi sustentabilidade da aviação, principalmente relacionado à descarbonização do setor e à produção de combustíveis alternativos de aviação (*Sustainable Aviation Fuel - SAF*).

## Grupos Regionais

### Comissão Latinoamericana de Aviação Civil - CLAC



Participação na Assembleia Extraordinária que celebrou os 50 anos de fundação da CLAC, na qual foram aprovadas as seguintes iniciativas capitaneadas pela ANAC:

- > Proposta de Resolução AE7-1 – Programa Estatístico da CLAC
- > Memorando de Entendimentos para Serviços Aéreos Especializados
- > Memorando de Entendimentos para 7ª Liberdade de Carga Aérea entre os Estados da CLAC

## Sistema Regional de Cooperação para Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP)



Coordenação do Grupo Ad-Hoc de Planejamento Estratégico do SRVSOP, que resultou na aprovação do Plano Estratégico 2024-2027 na 35ª Reunião da Junta Geral do SRVSOP.

### Cooperação Técnica

- > Missão de prospecção realizada em Maputo, Moçambique, para desenvolvimento de projeto de cooperação entre ANAC e Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), com apoio da Agência Brasileira de Cooperação – ABC, do Ministério de Relações Exteriores
- > Convite a representantes das Autoridades de Aviação Civil de Moçambique e Angola para acompanharem as auditorias USOAP e SSPIA em Brasília, com apoio financeiro e logístico da ABC/MRE
- > Participação, a convite da Autoridade de Angola, como palestrantes no Fórum de Segurança Contra Actos de Interferência Ilícita na Aviação Civil, realizado em Luanda

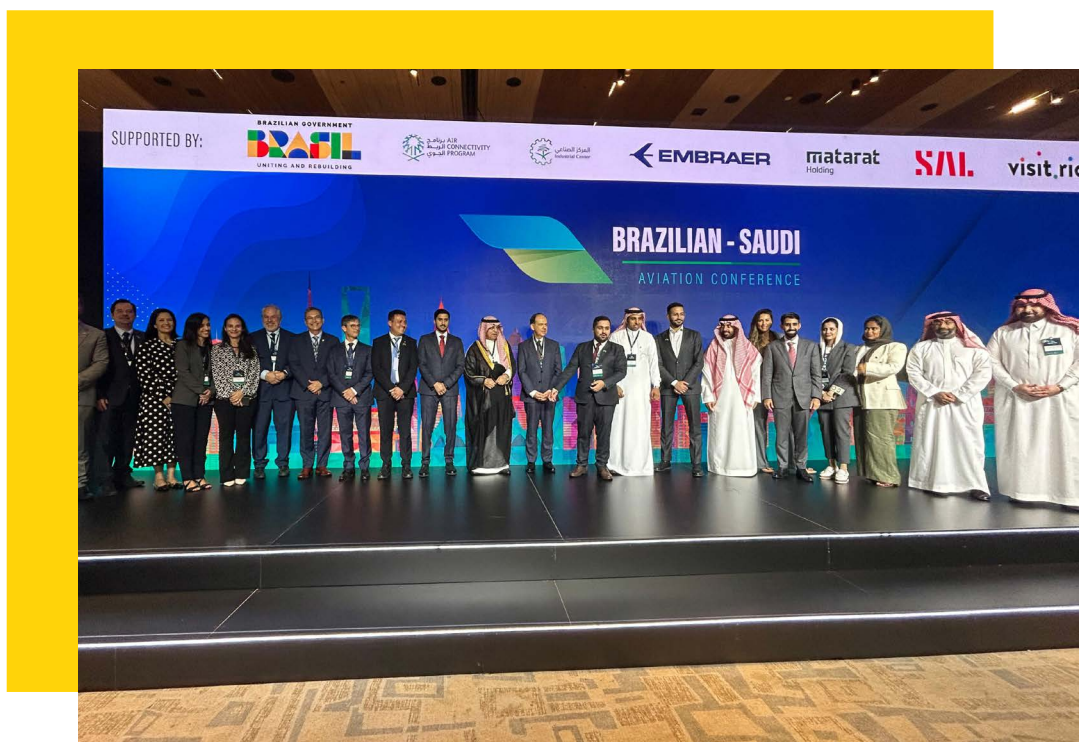
No âmbito do SRVSOP também foram realizadas atividades de cooperação:

- > Participação na equipe de certificação multinacional de uma organização de manutenção no Paraguai
- > Elaboração e condução do curso sobre LAR 21
- > Preparação do evento de capacitação GSI AGA 1, Edição 2023

A ANAC participou de 2 projetos, a convite da OACI:

- > Prestação de auxílio na elaboração de processo de alocação de frequências para a rota Buenos Aires - Lima
- > Participação de Programa de Assistência a Estado em preparação para a Universal Security Audit Programme - Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA), da OACI





Evento Brazil-Saudi Arabia Aviation Conference - Rio de Janeiro

### Evento **BRAZIL-SAUDI ARABIA AVIATION CONFERENCE**

Realizado em conjunto com a autoridade de aviação civil da Arábia Saudita (*General Authority on Civil Aviation - GACA*), em outubro de 2023, no Rio de Janeiro, com o objetivo de construir uma aproximação estratégica entre as duas autoridades para discussão de temas que afetam a regulação do setor, como novas tecnologias, experiência do passageiro e melhoria da infraestrutura aeroportuária. Foi também um passo importante para aumentar a cooperação dos setores público e privado entre os dois países, com vistas à promoção de investimentos no setor e incremento da conectividade entre as duas regiões.



## DESTAQUES DA ATUAÇÃO INTERNACIONAL DA ANAC

- > Apoio para alinhamento das normas regionais sobre RPAS (Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas) no âmbito do SRVSOP com os regulamentos desenvolvidos pela ANAC
- > Apoio no desenvolvimento das normas consensuais para aeronaves não tripuladas nos grupos de trabalho da indústria sobre o tema, focando em critérios de aprovação de projeto e metodologia de análise de risco
- > Apoio na revisão do documento OACI de Instruções Técnicas (DOC 9284) sobre Transporte de Artigos Perigosos como carga e de mala postal
- > Desenvolvimento junto ao SRVSOP do documento *Manual del Inspector de Operaciones – Mercancías Peligrosas e da Circular de Asesoramiento* (CA 175-001), buscando manter harmonização com os documentos equivalentes da ANAC;
- > Assinatura do *Maintenance Agreement Guidance* - MAG com os Estados Unidos através do *Federal Aviation Administration* - FAA para reconhecimento de oficinas de manutenção
- > Entrega do Procedimento de Implementação de Oficinas de Manutenção conforme acordo multinacional do SRVSOP
- > Implementação, em fase final, do acordo *Safety Assessment of Foreign Aircraft* - SAFA com a *European Union Aviation Safety Agency* - EASA com vistas a atingir o status de *full member* e possibilitar o compartilhamento de informações de segurança operacional
- > Gestão anual dos acordos bilaterais de certificação de organizações de manutenção com EASA, FAA e *Transport Canada Civil Aviation* - TCCA por meio do *Maintenance*

*Management Team* - MMT, identificando melhores práticas que possam ser implementadas pela ANAC

- > Apresentação da solução de Certificado de Habilitação Técnica - CHT eletrônica nacional para OACI, com intuito de busca de similaridade entre Estados membros;
- > Atuação para que as decisões dos fóruns da OACI relacionadas ao tema de serviços auxiliares (*ground handling*) estejam alinhadas ao posicionamento do Brasil
- > Contribuição para a elaboração de material guia de estudo aeronáutico a ser utilizado nos casos de violação das superfícies limitadoras de obstáculos
- > Contribuição para o desenvolvimento de propostas de critérios e procedimentos para certificação de modificações de projetos de aeronaves, harmonizadas com a posição técnica da ANAC
- > Estabelecimento de acordo de implementação (IPA) com Canadá, contemplando o modelo de validação baseado em risco, com objetivo de otimização de mecanismos para reconhecimento, aceitação e validação de certificado de tipo brasileiro no exterior
- > Atuação no desenvolvimento de normas consensuais para aeronaves leves e esportivas (ALE) no ASTM F-37, com objetivo de ampliação de reconhecimento e compatibilidade internacional de produtos brasileiros
- > Ampliação da capacidade técnica dos servidores da Agência em termos de auditoria USAP
- > Atuação na melhoria da governança do Grupo Regional AVSEC/FAL, com o objetivo de influenciar nas decisões sobre o tema segurança contra atos de interferência ilícita e facilitação na região americana
- > Operacionalização do *One Stop Security* com Espanha
- > Fortalecimento do TRAINAIR como metodologia de treinamento, buscando sua autossustentabilidade na ANAC
- > Ampliação, em cursos ANAC, da quantidade de participantes da CLAC em 300% (de 25 para 100 participantes) e da Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas - CAACL em 50% (de 187 para 280 participantes) comparativamente a 2022
- > Auxílio às autoridades de países lusófonos e latino-americanos com ações que visem buscar o máximo de equivalência regulatória, especialmente quanto ao nível de implementação dos Anexos da OACI, alinhado com a iniciativa NCLB (*No country left behind*), pela mensuração de ações de cooperação técnica implementadas e execução das demandas solicitadas pelo SRVSOP

## Atuação junto ao Congresso Nacional

Considerando seu comprometimento com o interesse público, a ANAC, por meio de sua Assessoria Parlamentar, acompanha todos os assuntos e tramitações de proposições de interesse do setor aéreo junto ao Congresso Nacional, além de atender eventuais solicitações, interpelações e requerimentos de informações provenientes daquela Casa.



### Principais atividades

- Solicitação de análise técnica de proposições de interesse da ANAC apresentadas pelo Poder Legislativo Federal;
- Atendimento de demandas provenientes de parlamentares;
- Assessoramento de representantes da ANAC em audiências públicas no Congresso Nacional;
- Assessoria direta à Diretoria e Superintendências na interlocução com o Poder Legislativo;
- Divulgação interna das proposições e pautas de interesse da ANAC.

175

Demandas parlamentares



85

Reuniões com área técnica



159

Demandas recebidas via SEI



## Ações de comunicação

Os trabalhos ligados à comunicação social e imprensa, que compreendem monitoramento das redes sociais, confecção de campanhas, divulgação de publicações e pesquisas, atendimento à imprensa e realização de eventos institucionais, são de extrema relevância para a Agência, uma vez que contribuem para assegurar a transparência de suas atividades à sociedade. As redes sociais vêm se destacando cada vez mais nesse contexto, proporcionando maior transparência, conexão e proximidade com o público em geral e garantindo um amplo acesso às informações relevantes.

### AÇÕES DE COMUNICAÇÃO



#### TEMAS DE DESTAQUE

- Incidentes/acidentes aeronáuticos
- Direitos dos passageiros e qualidade dos serviços
- Aeroportos, aeródromos e helipontos

Construção	Autorização
Cadastro	Investimentos
Fiscalização	Obras
Abertura	Fechamento

## Campanhas e ações de comunicação



### 2ª Edição do Programa Sustentar

O programa tem o objetivo de incentivar o desenvolvimento de melhores práticas sustentáveis adotadas pelos operadores aéreos brasileiros em temas como uso de combustíveis sustentáveis, melhorias operacionais e redução de emissões de carbono e poluentes.



### 4ª Edição do Aeroportos Sustentáveis

Busca incentivar práticas sustentáveis e dar visibilidade às ações positivas já implementadas nos aeroportos do país. Os aeroportos, com participação voluntária, pontuam de acordo com critérios que avaliam iniciativas voltadas à redução dos impactos ambientais da operação aeroportuária.



### Programa Aeroportos+Seguros

Programa lançado pelo Governo Federal por meio dos Ministérios de Portos e Aeroportos e da Justiça e Segurança Pública, ANAC, Polícia Federal e Receita Federal com o objetivo de aumentar a proteção de passageiros e bagagens nos principais aeroportos brasileiros. As medidas incluem inspeção de bagagens nas esteiras, novos equipamentos de raio-x e detectores de líquidos e explosivos.



### Operação Fim de Ano de Fiscalização

Intensificação das ações fiscalizatórias da ANAC nos meses de dezembro e janeiro para garantir a fluidez das operações aeroportuárias e reforçar a qualidade e a eficiência dos serviços prestados aos passageiros.



### Conclusão da 7ª Rodada de Concessão

As concessões de aeroportos movimentam a economia do país. Nos últimos dez anos, foram contabilizados R\$ 26,5 bilhões em outorgas para os cofres públicos e mais de R\$ 26 bilhões em investimentos nas infraestruturas concedidas, além de proporcionar serviços mais eficientes e melhoria de condições para passageiros e usuários do transporte aéreo.





### Curso de Prevenção ao Tráfico de Pessoas e Trabalho Escravo

Disponibilização no canal de capacitação da ANAC de curso online e gratuito, desenvolvido pela Associação Brasileira de Defesa da Mulher da Infância e da Juventude (Asbrad) em parceria com a Agência, com o objetivo de disseminar conhecimento sobre o tráfico de pessoas e trabalho escravo entre passageiros e trabalhadores do setor aéreo.



### 1ª Relicitação de aeroportos

O novo contrato da concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA), no Rio Grande do Norte, foi a primeira relicitação de um ativo de infraestrutura concedido no país, que consiste na devolução voluntária e amigável do ativo, seguida pela realização de novo leilão e a assinatura de contrato com a nova concessionária. Trata-se de um mecanismo que traz segurança jurídica aos contratos e permite a continuidade da prestação dos serviços aeroportuários.



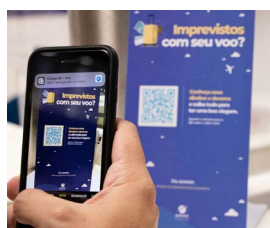
### RAB Digital - Aplicativo de consulta

Divulgação do novo aplicativo do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) por dispositivos móveis, permitindo acesso mais rápido para a consulta dos registros de aeronaves, bastando informar o número da matrícula para obtenção da sua situação de aeronavegabilidade.



### Diário de Bordo Eletrônico (eDB)

Ferramenta para registro eletrônico de voos, facilitando a rotina de pilotos, mecânicos e empresas. O projeto abre oportunidades em processos como certificação de pessoas, renovação de licenças e manutenção de aeronaves.



### Projeto QR Code

Consistiu na instalação de adesivos e placas de QR Code pelos principais aeroportos brasileiros. É só passageiro apontar a câmera do celular e, com apenas um clique, fica por dentro de seus direitos e deveres e de outras orientações relevantes.



### Cartilha em parceria com ABAV

Publicação e divulgação de cartilha orientativa, em parceria com a Associação Brasileira de Agências de Viagem (ABAV), sobre direitos e deveres dos passageiros em compras de passagens aéreas por meio de agências de viagens.



### Cartilha de fim de ano sobre direitos e deveres dos passageiros

Procedimento padrão em temporadas como fim de ano e períodos de alta demanda no setor aéreo, a divulgação que contou com uma série de 8 publicações nas redes sociais, trouxe atualização das regras referentes aos direitos e deveres, cuidados e procedimentos a serem seguidos e outros esclarecimentos aos passageiros.



### Concurso da ANAC

Divulgação do concurso público da ANAC nas redes sociais, ao longo do período em que as inscrições estiveram abertas, por meio de 5 vídeos de servidores abordando as atividades que realizam na Agência.



### #ANACEXPlica

Com objetivo de tornar a linguagem da aviação mais simples e próxima do cidadão, a ANAC criou a iniciativa #ANACEXPlica, uma série veiculada apenas nas redes sociais, que contou com sete vídeos em que especialistas explicaram assuntos como direitos dos passageiros, inspeção de segurança, motivos de atraso de voos e planejamento de malha aérea.



### Datas comemorativas

A ANAC trabalha, em suas postagens nas redes sociais, com um calendário de datas comemorativas do setor aéreo, como Dia do Aviador, Dia do Comissário, aniversário de Santos Dumont, e datas de campanhas nacionais, como Setembro Amarelo e Outubro Rosa.



## EVENTOS INSTITUCIONAIS



## DESTAQUES

- Workshop Diário de Bordo
- Simpósio da Convenção da Cidade do Cabo
- Fórum Regional de Transição Energética
- Leilão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA)
- Conferência Brasil e Arábia Saudita na Aviação (parceria com a Agência de Aviação Saudita - GACA)
- Participação no novo programa de qualidade (avaliação SSPIA) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)
- Anfitriã de cinco Grupos de Trabalho da OACI
- 7ª edição do Safety Management Summit (SMS Brazil)
- 2ª edição do Infoshare
- Participação no evento Droneshow
- Participação no Congresso de Aviação Agrícola do Brasil
- Participação na Labace (Latin American Business Aviation Conference & Exhibition)

**91** eventos institucionais em 2023

**64%** Público Externo

**36%** Público Interno

27 atividades para servidores e colaboradores

9 edições do ANAC Talks

Lançamento do Programa Asas para Todos

Orçamento  
R\$ 2 MI

19,5 mil  
participantes

Tipo de Evento	Nº de Eventos realizados	Público alcançado
Presencial	42	5.815
Híbrido	11	3.035
Digital	38	10.610
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>19.460</b>

## Relacionamento com a sociedade e demandas da ouvidoria

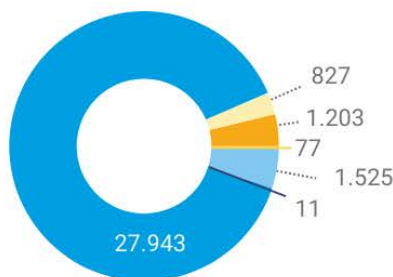
Em alinhamento com seu Plano Estratégico e em atendimento às determinações legais, a Agência mantém serviços de atendimento às reclamações e sugestões dos cidadãos, bem como acolhimento de denúncias e de manifestações sobre a qualidade do atendimento e dos serviços públicos prestados pela ANAC, de forma a garantir espaços, mecanismos e instrumentos de participação e controle social sobre sua atuação.

**31.586**  
MANIFESTAÇÕES  
TRATADAS  
em 2023

**- 20,2%**

**38.565**  
MANIFESTAÇÕES  
TRATADAS  
em 2022

- DENÚNCIAS CONTRA AGENTES PÚBLICOS
- DENÚNCIAS CONTRA ENTES REGULADOS
- MANIFESTAÇÕES DE 1ª INSTÂNCIA
- MANIFESTAÇÕES DE 2ª INSTÂNCIA
- DEMANDAS ENCAMINHADAS A OUTRAS OUVIDORIAS
- MANIFESTAÇÕES DE OUVIDORIA INTERNA



### Satisfação média



**2º**

melhor tempo de resposta  
dentre os 10 órgãos mais  
demandados

**7º**

órgão público federal com  
maior volume de  
manifestações recebidas no  
Fala.BR

**3,88**

**dias corridos**  
tempo médio de  
resposta

## Transparência

Lei de Acesso à Informação (LAI) garante o direito de acesso à informação por meio da divulgação dos dados públicos e pelo Sistema de Informação ao Cidadão (SIC).

**344**  
pedidos de acesso  
à informação  
**+20%**  
em relação a 2022

**8,03 dias**  
tempo médio de  
resposta  
**3% mais rápido**  
em relação a 2022

### Itens de transparência avaliados



### Acesso concedido ou parcialmente concedido



### Plano de Dados Aberto (PDA)

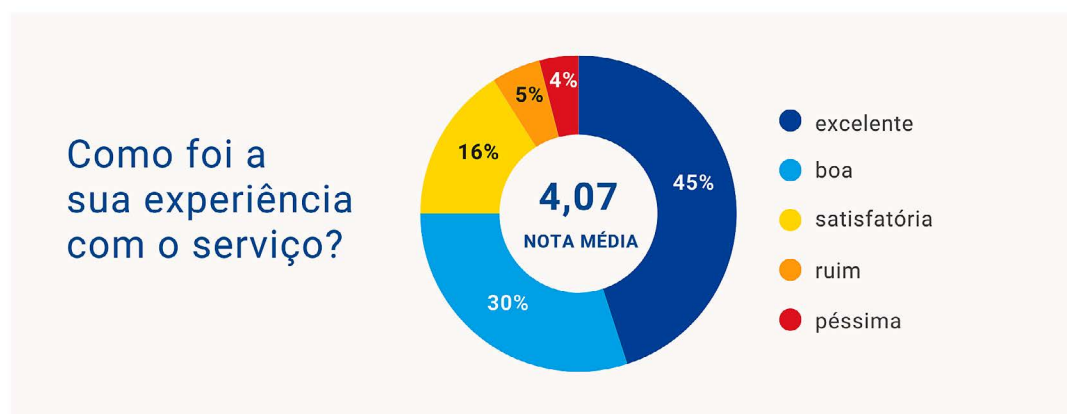
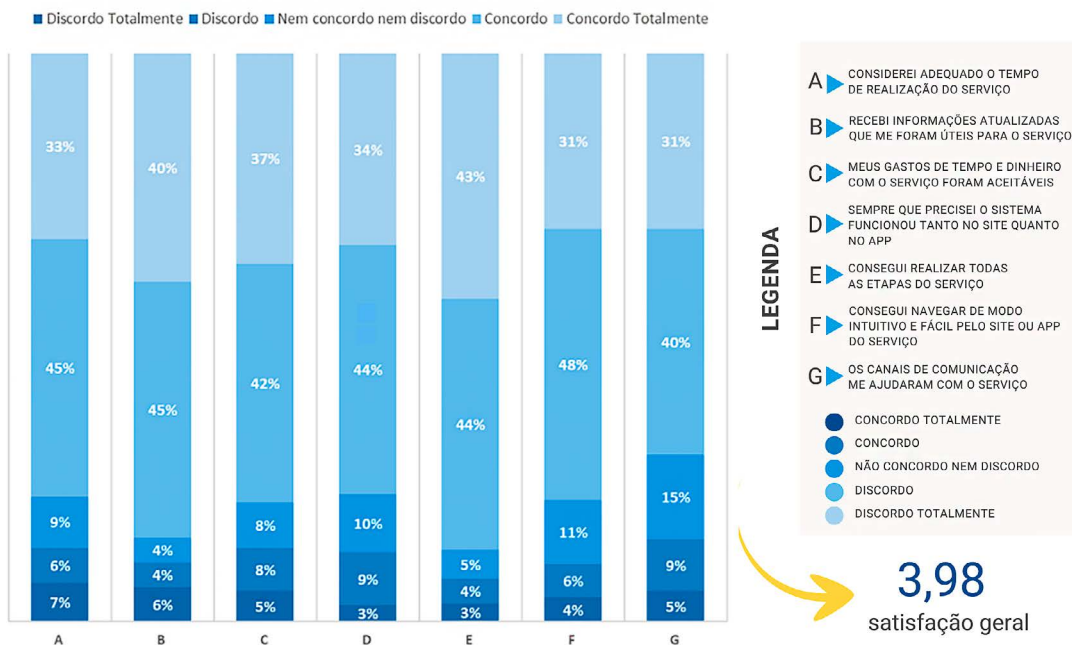


### Recursos



## GRAU DE SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS

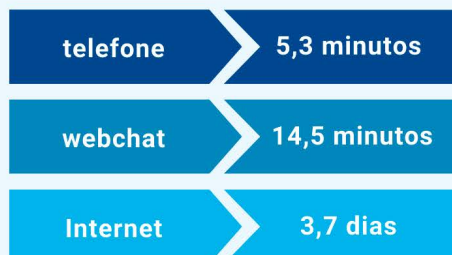
### Satisfação com os serviços prestados



## Fale com a ANAC



### Tempo médio de atendimento e resposta



### Satisfação com Fale com a ANAC

#### Satisfação do usuário



#### dúvidas esclarecidas



## Reuniões Técnicas Virtuais

### OBJETIVO

Esclarecer assuntos e situações, que, por sua complexidade, não possam ser solucionados pelos canais do Fale com a ANAC.

### PÚBLICO-ALVO

Regulados da ANAC ou pessoas que tenham assuntos técnicos complexos para tratamento junto às áreas técnicas.



# MACROPROCESSO:

## ZELAR PELO CUMPRIMENTO DOS REGULAMENTOS E NORMAS DE SEGURANÇA

### Objetivos Estratégicos associados

**OE4**

Desenvolver a cultura de cooperação e a integração no setor

---

**OE5**

Garantir a regulação efetiva para a aviação civil de forma a permitir a inovação e a competitividade

---

**OE6**

Fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança

---

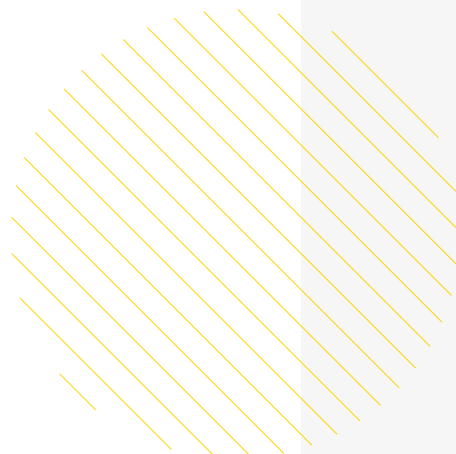
**OE8**

Intensificar a atuação internacional para o alinhamento de normas e melhores práticas do setor

---

**OE11**

Aprimorar a gestão de informação para a tomada de decisão



## RESULTADOS ALCANÇADOS

### Fiscalização

A fiscalização da ANAC possui duas vertentes com âmbitos de atuação distintos: a Vigilância Continuada e a Ação Fiscal.

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

#### Vigilância Continuada

Cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal	
Inteligência e Ação Fiscal	81,5%
Aeronavegabilidade	93,5%
Padrões Operacionais	100%
Serviços Aéreos	100%
Reg. Econ. de Aeroportos	100%
Infraestrutura Aeroportuária	100%

Cumprimento do plano de fiscalização	
Programado	10.615
Executado	10.663

Percentual de execução: 100%



## Vigilância Continuada

### O QUE É FISCALIZADO?

A vigilância continuada trata do conjunto de atividades de fiscalização voltadas ao acompanhamento do desempenho de profissional, produto, empresa, processo ou serviço certificado ou outorgado pela ANAC, objetivando verificar a manutenção do cumprimento aos requisitos e aos parâmetros previstos nos processos de certificação e outorga.



Requisitos de segurança operacional e de segurança contra atos de interferência ilícita

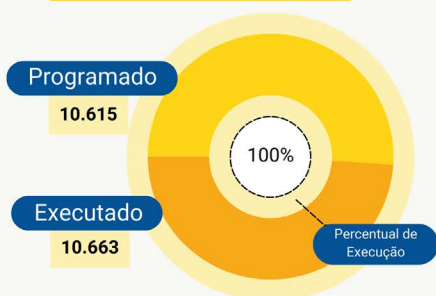


Envio de indicadores de acompanhamento de mercado pelas empresas aéreas



Prestação de serviço aos passageiros e o cumprimento das cláusulas contidas nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária

### Cumprimento do plano de ação consolidado



### Cumprimento das atividades de vigilância continuada e ação fiscal



## Ação Fiscal

### Quantidade de Avisos de Condições Irregulares - ACI e Solicitações de Correções de Condição Irregular - SRCI emitidas em 2023

Em 2023 a ANAC emitiu 1.152 (um mil cento e cinquenta e duas) providências administrativas preventivas, sendo 412 (quatrocentos e doze) Avisos de Condições Irregulares - ACI e 740 (setecentos e quarenta) Solicitações de Correções de Condições Irregulares - SRCI. A lista completa das providências administrativas preventivas (ACI e SRCI) emitidas em 2023, com seus respectivos processos, data de emissão, tipificação, data de ocorrência, regulado e elemento de fiscalização afetado, encontra-se hospedada no Sistema SMA - Sistema de Emissão e Gestão de Providências Administrativas.

### Quantidade de autos de infração lavrados em 2023

Foram lavrados 1624 (mil seiscentos e vinte e quatro) autos de infração em 2023.



## Providências Administrativas

A ANAC tem competência para aplicar providências administrativas preventivas e sancionatórias, conforme estabelece a Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018

### Resultados consolidados em 2023





## Ação Fiscal

As atividades de fiscalização caracterizadas como sendo Ação Fiscal têm como foco entes não certificados, autorizados ou outorgados, os quais irregularmente exerçam atividades reguladas pela ANAC. Tais fiscalizações têm como propósito coibir ilícitos na aviação civil, tais como o Transporte Clandestino de Passageiros (TACA) e a Manutenção Aeronáutica Clandestina (MACA).



## Destaques

### Operação Mar de Minas

Realizada em conjunto com outros órgãos públicos (Polícia Federal, Polícia Militar, Polícia Civil, Corpo de Bombeiros Militar, Receita Federal, Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública de Minas Gerais), para apuração de denúncias de ilícitos relacionados ao transporte irregular nos municípios de Poços de Calda, Capitólio e região. Ao todo, foram inspecionadas pela ANAC 24 aeronaves e 23 aeronautas, em 16 locais.

### Operações em grandes eventos

Presença da ANAC em aeródromos estratégicos durante grandes eventos, como **Barretos**, **Parintins**, **The Town**, **Rock in Rio**, **Expocrato** e **Carnaval**. As atividades possuem caráter fiscalizatório, para identificação de Transporte Aéreo Clandestino (TACA), bem como ações educativas para proteção dos usuários do transporte aéreo e de conscientização dos riscos envolvendo a atividades irregulares.

### Operação Rodeiro

Destinada a combater o transporte aéreo clandestino de passageiros (TACA) e outros ilícitos aeronáuticos às margens do Rio Araguaia, em Aruanã (GO). A operação é decorrente de denúncias, apurações em perfis das redes sociais e informações da inteligência da ANAC e da PMGO, as quais identificaram fluxo intenso de aeronaves na referida cidade.

### Operação Yanomami

Foram realizadas **10** operações Yanomami, no qual a ANAC em colaboração com outros órgãos de segurança pública atua no Estado de Roraima para reprimir atividades ligadas a garimpo ilegal, manutenção clandestina, operação irregular, utilização de pistas clandestinas e aeronaves em situação irregular.

8 Inspeções de regularidade em aeronaves realizadas em local e na periodicidade programada pela ANAC em planejamento de ação fiscal específico, de forma a coibir e combater ilícitos no transporte aéreo de passageiros e cargas, em especial o TACA - Táxi Aéreo Clandestino.

9 Fiscalizações realizadas em Operações de Ação Fiscal, com objetivo de apurar e/ou coibir irregularidades/ilegalidades, resultantes de processos de apuração de denúncia ou demandadas por entes internos e externos, para as quais são confeccionados planos de ação fiscal específicos. Incluem-se nesta categoria as operações de ação fiscal realizadas a pedido ou em conjunto de órgãos de segurança pública (federal/estadual).

10 Fiscalizações realizadas para apuração de denúncias e verificação de aeronaves monitoradas, independentemente de o tempo de acionamento da equipe caracterizar pronta-resposta.



## Inteligência e Contrainteligência

### Inteligência

A ANAC possui em seu organograma unidade Gerência de Inteligência – GINT, que se encontra no rol dos órgãos dedicados ao Sistema Brasileiro de Inteligência – SISBIN, aprovado pela Portaria GAB/DG/ABIN/CC/PR nº 926, em cumprimento ao Decreto Presidencial nº 11.693, ambos de 6 de setembro de 2023. Essa unidade participou em 2023, em nome da ANAC, ativamente junto ao SISBIN e Agência Brasileira de Inteligência (ABIN), com o objetivo de integração da Agência e com intuito de atender as demandas relacionadas da Aviação Civil Brasileira.

Foram realizados 8 treinamentos voltados à capacitação contínua dos servidores em exercício nesta área e 3 apresentações realizadas por colaboradores da ABIN para mais de 185 servidores da ANAC.

### Programa Nacional de Proteção do Conhecimento Sensível (PNPC)

Ainda em 2023 a ANAC iniciou, assessorados pela ABIN, a implementação do seu Programa Nacional de Proteção do Conhecimento Sensível (PNPC). A implementação se dá por uma consultoria de segurança com foco na prevenção de espionagem, sabotagem e vazamento de informações, sendo realizada integralmente por profissionais de Inteligência da ABIN em parceria com o grupo de trabalho da instituição parceira.

A implementação do PNPC na ANAC demonstra o compromisso contínuo da agência em proteger as informações sensíveis e críticas, contribuindo para a segurança da aviação civil no Brasil.

Com foco em encontrar, selecionar e coletar informações de fontes públicas e analisar para que junto com outras fontes possam produzir um conhecimento de forma inteligente, foram produzidos e difundidos 242 Conhecimentos de Fontes Abertas – OSINT no âmbito da Agência.

A produção de conhecimento por meio de Relatórios de Inteligências – RELINT em 2023 resultou um total de 63 (sessenta e três) relatórios, destes 17 (dezessete) com difusão interna e 46 (quarenta e seis) com difusão externa.



A ANAC dedica especial atenção ao monitoramento de assuntos pertinentes à Aviação Civil Brasileira, ou seja, aqueles capazes de impactá-la diretamente, com destaque para a greve de caminhoneiros, cujo monitoramento visou garantir uma resposta ágil e eficaz da Agência. Juntamente com outros órgãos responsáveis, a ANAC assegurou a continuidade das operações aéreas e a segurança do setor.

Foram produzidas 14 demandas específicas e o acompanhamento desses assuntos críticos foi uma prática constante, permitindo uma avaliação contínua dos potenciais impactos na Aviação Civil de Relatórios de Inteligência – RELINT.

## Contrainteligência

A ANAC nessa área possui responsabilidade fundamental de fortalecer a segurança e a proteção de conhecimentos sensíveis.

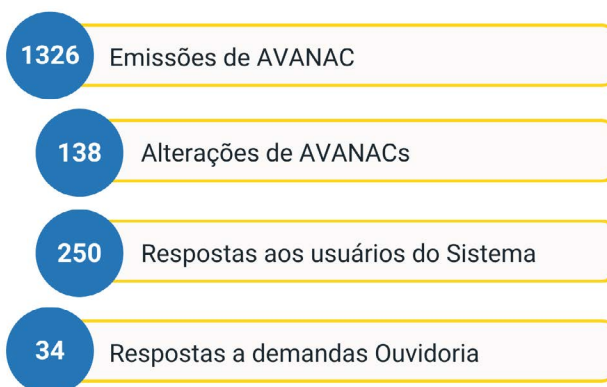
Em 2023, a Contrainteligência realizou uma série de atividades significativas para fortalecer a segurança e a proteção de informações na Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), destacando-se:

- > Palestras sobre Proteção aos Conhecimentos Sensíveis: a coordenação coordenou palestras e encontros com o objetivo de sensibilizar e educar os servidores e colaboradores da ANAC sobre a importância de proteger informações sensíveis;
- > Assessoramento na Área de Contraineligência: a coordenação desempenhou um papel importante no assessoramento à ANAC em questões de contraineligência;
- > Participação no Grupo de Segurança em Infraestruturas Críticas (GTSIC) - Transporte Aéreo do GSI/PR: a coordenação participou ativamente do GTSIC- TA, colaborando com outras entidades para garantir a segurança do transporte aéreo e a proteção das infraestruturas críticas nacionais; e
- > Atividades de Segurança Orgânica na ANAC: a coordenação desenvolveu 28 demandas específicas em atividades voltadas para a segurança orgânica na ANAC.

Na parte de processamento de dados, a Agência foi responsável pela gestão e coordenação do sistema DCERTA, provendo suporte aos usuários internos e externos dos sistemas de inteligência.

Nesse mesmo sentido, foram realizadas aprovações ao SIAVANAC, Sistema responsável pelos AVANAC, que se trata das Autorizações de Voo de aeronaves estrangeiras, em operação não remunerada, em território brasileiro. Bem como o suporte aos usuários desse sistema.

Foram alcançados os seguintes resultados:





# MACROPROCESSO:

## ACOMPANHAR OS CONTRATOS DE CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

### Objetivos Estratégicos associados

**OE4**

Desenvolver a cultura de cooperação e a integração no setor

---

**OE5**

Garantir a regulação efetiva para a aviação civil de forma a permitir a inovação e a competitividade

---

**OE9**

Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços

---

**OE11**

Aprimorar a gestão de informação para a tomada de decisão



## RESULTADOS ALCANÇADOS

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

**59**  
Aeroportos  
concedidos

## Sétima rodada de concessões aeroportuárias

Em 2023, após a eficácia dos contratos de concessão da 7ª rodada de concessões, iniciou-se o período de transição operacional. Entre agosto e novembro de 2023, os 15 aeroportos concedidos foram transferidos às novas concessionárias.

### 7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias

Transição operacional

#### Bloco Aviação Geral

(Eficácia do contrato: 26/05/23)

Aeroporto	Data em que as concessionárias assumiram
Aeroporto Campo de Marte (SBMT)	15/08/23
Aeroporto de Jacarepaguá (SBJR)	01/09/23

#### Bloco Norte II

(Eficácia do contrato: 05/05/23)

Aeroporto	Data em que as concessionárias assumiram
Aeroporto Internacional de Belém (SBBE)	04/09/23
Aeroporto Internacional de Macapá (SBMQ)	04/08/23



**Bloco SP/MS/PA/MG**

(Eficácia do contrato: 05/06/23)

Aeroporto	Data em que as concessionárias assumiram
Aeroporto de Uberlândia (SBUL)	10/10/23
Aeroporto de Campo Grande (SBCG)	13/10/23
Aeroporto de Congonhas (SBSP)	17/10/23
Aeroporto Internacional de Ponta Porã (SBPP)	07/11/23
Aeroporto de Corumbá (SBCR)	10/11/23
Aeroporto de Uberaba (SBUR)	13/11/23
Aeroporto de Montes Claros (SBMK)	16/11/23
Aeroporto de Marabá (SBMA)	21/11/23
Aeroporto Carajás (SBCJ)	24/11/23
Aeroporto de Santarém (SBSN)	27/11/23
Aeroporto de Altamira (SBHT)	30/11/23



## Relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA)

O ano de 2023 marcou a realização, pela ANAC, da primeira relicitação de um ativo de infraestrutura concedido no país: o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA). Com edital publicado em 7 de fevereiro e leilão realizado em 19 de maio, o resultado representou a arrecadação de R\$ 320 milhões e ágio de 41% sobre o lance mínimo, de R\$ 226,9 milhões.

O processo licitatório foi vencido pela empresa *Zurich Airport International*, com a consequente assinatura do Contrato de Concessão em 12 de setembro, com duração de 30 anos. Considerando a previsão de reversão do valor obtido no leilão para o pagamento da indenização referente aos investimentos em bens reversíveis devida à Inframérica, atual gestora do aeroporto, o pagamento da diferença indenizatória devida foi realizado pela União em 29 de dezembro, viabilizando os passos seguintes para a emissão da ordem de serviço contratual e início da transição operacional em 2024.





Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA)

O cálculo da indenização devida pelos bens reversíveis não amortizados do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante foi elaborado pela ANAC e contou com certificação e parecer sem ressalvas da PwC Auditores Independentes, uma das maiores firmas de auditoria independente do mundo.

A indenização alcançou o valor de R\$ 523,1 milhões, já computados ajustes relativos a contribuições ao sistema e reequilíbrios econômico-financeiros, dentre outros. Parte do valor foi pago pelo Governo Federal (R\$ 199,7 milhões) e o restante pela adjudicatária vencedora do leilão de relicitação do aeroporto (R\$ 323,4 milhões - corrigido pelo IPCA).

## Aditivos contratuais

Num constante exercício de adequação, arejamento e modernização dos contratos de concessão aeroportuária, em 2023 foram publicados 10 Termos Aditivos, marcados pela consensualidade e aproveitamento de oportunidades para tornar os instrumentos de outorga adequados às realidades e demandas do setor, sem prejuízo da segurança jurídica e legalidade aplicada à Administração Pública.



Vale dizer que a iniciativa para alteração dos contratos de concessão, notadamente para fins de inclusão/alteração de cláusula arbitral e regime de gestão de seguros obrigatórios, está alinhada à recomendação da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE, conforme contribuições recebidas durante as interações mantidas entre a ANAC e a equipe técnica responsável pelo projeto de avaliação concorrencial da aviação civil, promovido pelo CADE e a OCDE, cujo relatório sugeriu implementação das melhorias regulatórias adotadas nas rodadas de concessão mais recentes aos contratos de concessão anteriores, buscando assim a harmonização de todos os modelos de concessão aeroportuária.

Processo	Aeroporto/ Concessionária	Objeto	Termo Aditivo (Nº SEI)	Publicação no DOU
00058.049893/2022-40	Viracopos	Extinção da contribuição mensal	8129945	31/01/2023
00058.040045/2022-75	Brasília	Seguros	8001510	31/01/2023
00058.049895/2022-39	Galeão	URTA e Contribuição Mensal	8091798	24/02/2023
00058.049828/2022-14	Brasília	URTA e Contribuição Mensal	7987429	15/03/2023
00058.049669/2022-58	São Gonçalo do Amarante	URTA e Contribuição Mensal	8133156	07/03/2023
00058.018711/2022-99	Concessionária Centro-Oeste Airports (COA)	Postergação da fase IB	8687860	05/06/2023
00058.058881/2022-14	AENA Brasil	Postergação da fase IB	8706883	12/06/2023
00058.065578/2021-89	Guarulhos	Parcelas da Contribuição fixa	6611248	07/08/2023
00058.018161/2019-11	Florianópolis	Arbitragem	9430705	21/12/2023
00058.016827/2022-93	Brasília	Estacionamento Centro de Treinamento ANAC	9157847	28/12/2023

## Acompanhamento dos investimentos da 5ª rodada de concessões

O ano de 2023 foi marcado pelo término da Fase I-B da 5ª rodada de concessões. A Fase I-B, de modo geral, é uma importante etapa das concessões, uma vez que contempla os investimentos iniciais de adequação e ampliação de modo a oferecer, ao final, infraestruturas modernizadas e aptas a atender adequadamente os passageiros e usuários dos aeroportos, de acordo com os parâmetros contratuais.

As datas de conclusão da Fase I-B dos aeroportos da 5ª rodada de concessões foram as seguintes:

## 5ª rodada de concessões

Data contratual para conclusão da Fase I-B

### Bloco Sudeste - 03/06/2023

- Aeroporto de Macaé (SBME)

- Registra-se que o Bloco Sudeste é composto também pelo Aeroporto de Vitória (SBVT), que teve a Fase I-B mais curta, encerrando-se em dezembro/2021. Ademais, há ainda obrigação de investimento no Aeroporto de Macaé, com prazo de encerramento até junho de 2025, referente à adequação da infraestrutura para operação não-precisão sem restrição de aeronaves código 3C

### Bloco Nordeste - 09/06/2023

- Aeroporto de Recife (SBRF)
- Aeroporto de Maceió (SBMO)
- Aeroporto de Aracaju (SBAR)
- Aeroporto de João Pessoa (SBJP)
- Aeroporto de Juazeiro do Norte (SBJU)
- Aeroporto de Campina Grande (SBKG)



### Bloco Centro-Oeste - 31/12/2023

- Aeroporto de Cuiabá (SBCY)
- Aeroporto de Sinop (SBSI)
- Aeroporto de Rondonópolis (SBRD)
- Aeroporto de Alta Floresta (SBAT)

Assim, ao término da Fase I-B, a ANAC realizou a fiscalização das obrigações de investimentos e encaminhou, junto às concessionárias, a resolução de pendências detectadas. Especialmente para o Bloco Centro-Oeste, cuja Fase I-B se encerrou em 31 de dezembro de 2023, as fiscalizações de adimplemento foram realizadas no início de 2024.

Relembra-se que a 5ª rodada de concessões foi a primeira cuja modelagem agrupou os aeroportos em blocos. Nesse sentido, é notório destacar que, a despeito de algumas situações pontuais demandarem uma atuação mais assertiva por parte desta Agência, as entregas realizadas na Fase I-B da 5ª rodada, em modo geral, evidenciam de maneira positiva o sucesso da modelagem, no que diz respeito ao incremento de investimentos nestes aeroportos. A partir da regulação contratual, garantiram-se investimentos muito significativos em aeroportos de pequeno porte, em que obras de grande monta seriam difíceis de serem realizadas previamente à concessão.

Com o término da Fase I-B, iniciou-se a Fase II de execução do Contrato de Concessão, em que as concessionárias devem cumprir integralmente as obrigações de nível de serviço e

requisitos de infraestrutura dos contratos, expandindo a capacidade do aeroporto a partir do crescimento da demanda, de modo a prover infraestrutura apta ao processamento da demanda do aeroporto de acordo com parâmetros contratuais. Logo, considerando a Fase I-B recém-concluída da 5ª rodada, tem-se atualmente 21 aeroportos em Fase II – todos os aeroportos da 1ª à 5ª rodada, à exceção do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, que se encontra em transição operacional da relicitação.

## Acompanhamento dos investimentos da 6ª rodada de concessões

Também em 2023 foram iniciadas as obras de Fase I-B dos 22 aeroportos incluídos na 6ª rodada de concessões, dos blocos Norte, Central e Sul. Ainda em estágio inicial, as obras apontam melhorias significativas nas infraestruturas aeroportuárias, a serem concluídas em 2024, conforme as seguintes datas contratuais:

### 6ª rodada de concessões

Data contratual para conclusão da Fase I-B

#### Bloco Norte - 22/10/2024

- Aeroporto de Manaus (SBEG)
- Aeroporto de Porto Velho (SBPV)
- Aeroporto de Rio Branco (SBRB)
- Aeroporto de Cruzeiro do Sul (SBCZ)
- Aeroporto de Tabatinga (SBTT)
- Aeroporto de Boa Vista (SBBV)

#### Bloco Central - 24/11/2024

- Aeroporto de Goiânia (SBGO)
- Aeroporto de São Luís (SBSL)
- Aeroporto de Teresina (SBTE)
- Aeroporto de Palmas (SBPJ)
- Aeroporto de Petrolina (SBPL)
- Aeroporto de Imperatriz (SBIZ)

#### Bloco Sul - 29/11/2024

- Aeroporto de Curitiba (SBCT)
- Aeroporto de Foz do Iguaçu (SBFI)
- Aeroporto de Navegante (SBNF)
- Aeroporto de Londrina (SBLO)
- Aeroporto de Joinville (SBJO)
- Aeroporto de Bacacheri (SBBi)
- Aeroporto de Pelotas (SBPK)
- Aeroporto de Uruguaiana (SBUG)
- Aeroporto de Bagé (SBBG)



## SecexConsenso TCU: Aeroporto Internacional de Cuiabá e Aeroporto Internacional de Campinas

Com a criação da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em dezembro de 2022, a ANAC em conjunto com o Ministério de Portos e Aeroportos, a SPE Concessionária Aeroeste Aeroportos S.A. e o próprio TCU, participaram de processo inédito de conciliação para tratar de questões controvertidas no âmbito da execução do respectivo contrato de concessão, em especial à necessária adequação da Pista de Pouso e Decolagem do Aeroporto Internacional de Cuiabá/MT.

As sessões na SecexConsenso entre o Poder Público e a Concessionária foram bem-sucedidas, com seu relatório final de solução consensual acordado entre as partes e o TCU em setembro de 2023. O relatório final está aguardando aprovação pelo Plenário do TCU para ser consolidado em Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Bloco Centro-oeste, resultando, assim, em mais um processo inédito realizado com sucesso no âmbito do Governo Federal.

Com o sucesso da SecexConsenso referente ao Contrato de Concessão do Bloco Centro-Oeste, em novembro de 2023, a ANAC enviou ao Ministério de Portos e Aeroportos proposta de Solicitação de Solução Consensual de Controvérsia decorrente do Contrato de Concessão de Aeroportos nº 003/ANAC/2012-SBKP, referente ao Aeroporto Internacional de Viracopos.

Essa possibilidade iniciou-se após manifestação da Concessionária Aeroportos Brasil-Viracopos S.A. manifestando interesse em desistir do processo de relicitação em andamento e continuar prestando os serviços públicos referentes ao referido Contrato de Concessão, possibilidade esta criada com o posicionamento do TCU no Acórdão nº 1.593/2023.

A ANAC seguirá com seu trabalho de fiscalização do Contrato de Concessão, acompanhando o desenvolvimento da possível solução consensual ou do processo de relicitação já em andamento.

## Reequilíbrios Econômico-Financeiros

### Reequilíbrios covid-19

Em razão do reconhecimento de que os prejuízos decorrentes da pandemia de covid-19 perduraram ao longo de 2023, foram protocolados e analisados pela ANAC os seguintes pleitos de reequilíbrio referentes aos efeitos da pandemia nesse ano:



Pleitos de reequilíbrio referentes aos efeitos da pandemia em 2023					
Processo	Aeroporto	Valor total requerido pela Concessionária	Valor aferido pela área técnica	Decisão Final – Diretoria da ANAC	
00058.052215/2023-45	Natal	R\$ 17.335.860,34	R\$ 14.417.604,07	Decisão nº 645/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-645?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-645?visao=tabela</a>
00058.054683/2023-54	Porto Alegre	R\$ 99.938.951,60	R\$ 57.791.061,34	Decisão nº 647/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-647?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-647?visao=tabela</a>
00058.054691/2023-09	Fortaleza	R\$ 80.257.870,06	R\$ 55.010.090,70	Decisão nº 646/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-646?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-646?visao=tabela</a>
00058.055388/2023-15	Brasília	R\$ 116.108.473,94	R\$ 86.073.500,64	Decisão nº 643/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-643?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-643?visao=tabela</a>
00058.057633/2023-29	Guarulhos	R\$ 126.363.647,70	R\$ 44.394.923,32	Decisão nº 642/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-642?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-642?visao=tabela</a>
00058.059230/2023-14	Confins	R\$ 41.035.406,73	R\$ 28.073.208,66	Decisão nº 641/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-641?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-641?visao=tabela</a>
00058.059909/2023-11	Salvador	R\$ 172.126.867,22	R\$ 89.685.661,67	Decisão nº 644/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-644?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-644?visao=tabela</a>

Além dos pleitos acima, foram ainda analisados os pleitos de reequilíbrio referentes aos prejuízos causados pela pandemia em 2020, 2021 e 2022, a saber:

Pleitos de reequilíbrio referentes aos efeitos da pandemia em 2020, 2021 e 2022					
Processo	Aeroporto	Valor total requerido pela Concessionária	Valor aferido pela área técnica	Decisão Final – Diretoria da ANAC	
00058.032015/2022-95	POA (covid-19 efeitos complementares 2020-2021)	R\$ 11.736.855,00	Indeferido	Indeferido	-
00058.032024/2022-86	FOR (covid-19 efeitos complementares 2020-2021)	R\$ 5.488.225,00	Indeferido	Indeferido	-
00058.066328/2022-47	GIG (Efeitos da covid-19 em 2022)	R\$ 449.167.348,93	R\$ 402.614.181,89	Decisão nº 635/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-635?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-635?visao=tabela</a>
00058.073091/2022-51	Bloco Nordeste (Efeitos da covid-19 em 2022)	R\$ 76.971.131,62	R\$ 38.387.588,35	Decisão nº 611/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-611?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-611?visao=tabela</a>
00058.075918/2022-61	Bloco Nordeste (covid-19 - Capex)	-	Prazo Interrompido – Em diligência junto à Concessionária		
00058.019606/2023-58	FLN (Efeitos da covid-19 em 2022)	R\$ 40.901.687,30	R\$ 40.901.687,30	Decisão nº 615/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-615?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-615?visao=tabela</a>
00058.028188/2023-90	Bloco Sudeste (Efeitos da covid-19 em 2022)	R\$ 42.463.599,85	R\$ 35.240.974,41	Decisão nº 625/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-625?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-625?visao=tabela</a>

E, em 2023, foram revisados os Fluxos de Caixa Marginais - FCM dos seguintes eventos de reequilíbrio econômico-financeiro relacionados aos efeitos da covid-19 em 2022 e demais eventos:

Pleitos de reequilíbrio que foram revisados em 2023 (efeitos da Pandemia em 2022 e TECA)				
Processo	Aeroporto	Valor aferido pela área técnica	Decisão Final – Diretoria da ANAC	
00058.040221/2022-79	Confins (Efeitos da covid-19 no Orçamento de 2022)	R\$ 64.021.544,37	Decisão nº 619/2023 (revisão do FCM)	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-619?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-619?visao=tabela</a>
00058.061914/2022-03	Natal (Efeitos da covid-19 no Orçamento de 2022)	R\$ 12.287.375,83	Decisão nº 620/2023 (revisão do FCM)	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-620?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-620?visao=tabela</a>
00058.038405/2022-79	Brasília (Efeitos da covid-19 no Orçamento de 2022)	R\$ 90.271.368,05	Decisão nº 624/2023 (revisão do FCM)	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-624?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-624?visao=tabela</a>
00058.046472/2022-67	Salvador (Efeitos da covid-19 no Orçamento de 2022)	R\$ 94.070.727,57	Decisão nº 627/2023 (revisão do FCM)	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-627?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-627?visao=tabela</a>
00058.037411/2022-17	Porto Alegre (Efeitos da covid-19 no Orçamento de 2022)	R\$ 59.300.109,68	Decisão nº 626/2023 (revisão do FCM)	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-626?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-626?visao=tabela</a>
00058.037441/2022-15	Fortaleza (Efeitos da covid-19 no Orçamento de 2022)	R\$ 51.368.923,78	Decisão nº 629/2023 (revisão do FCM)	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-629?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-629?visao=tabela</a>
00058.036531/2022-99	Guarulhos (Efeitos da covid-19 no Orçamento de 2022)	R\$ 313.593.954,26	Decisão nº 631/2023 (revisão do FCM)	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-631?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-631?visao=tabela</a>
00058.033190/2023-81	Brasília (Das Alterações Unilaterais do Contrato. Decisão nº 121/2012)	R\$ 14.377.388,28	Decisão nº 637/2023 (revisão do FCM)	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-637?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-637?visao=tabela</a>

## Reequilíbrios por motivos diversos

Adicionalmente, foram analisados no decorrer de 2023 os seguintes pleitos de reequilíbrio:

Pleitos de reequilíbrio referentes a eventos diversos						
Processo	Aeroporto	Descrição do Evento	Valor total requerido pela Concessionária	Valor aferido pela área técnica	Decisão Final – Diretoria da ANAC	
00058.027717/2022-57	Guarulhos	GRU - Reajuste das tarifas mínimas das tabelas 8, 9, 10 e 12 do Anexo 4 do Contrato de Concessão	R\$ 9.923.171,78	R\$ 5.343.283,23	Decisão nº 616/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-616?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-616?visao=tabela</a>
00058.031775/2020-13	Viracopos	VCP - Reajuste das tarifas mínimas das tabelas 8, 9, 10 e 12 do Anexo 4 do Contrato de Concessão	R\$ 11.610.402,64	R\$ 10.012.320,35	Decisão nº 617/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-617?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-617?visao=tabela</a>
00058.029540/2021-42	Galeão	GIG - Reajuste das tarifas mínimas das tabelas 8, 9, 10 e 12 do Anexo 4 do Contrato de Concessão	R\$ 1.513.094,00	R\$ 963.039,48	Decisão nº 618/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-618?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-618?visao=tabela</a>
00058.068474/2022-15	Galeão	GIG - Determinações da RFB - API	R\$ 1.729.647,00	Indeferido	Indeferido	-
00058.071903/2022-23	Galeão	Pedido de Revisão Extraordinária - GIG -Dez-2022- Assimetria Regulatória	R\$ 2.145.050.935,47	Indeferido em 1ª instância	-	-
00058.035954/2023-72	Confins	CNF - não disponibilização de área operacional	R\$ 8.715.694,04	Indeferido em 1ª instância	-	-
00058.047088/2023-62	Porto Alegre	POA - Incidência de IPTU	R\$ 4.891.748,00	Em análise do pedido de reconsideração	-	-
00058.068213/2023-78	Confins	Pedido de Revisão Extraordinária - CNF - Resolução 515	R\$ 8.414.170,93	Em análise do pedido de reconsideração	-	-





## Reequilíbrio a favor do Poder Concedente

Ainda nesse mesmo ano foram analisados os seguintes eventos de reequilíbrio a favor do Poder Concedente:

Pleitos de reequilíbrio a favor do Poder Concedente				
Processo	Aeroporto	Valor total requerido pela Concessionária	Decisão Final – Diretoria da ANAC	
00058.062892/2022-91	Galeão	GIG - Desobrigação Pesquisa independente - Qualidade de Serviço de 2023	Decisão nº 601/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-601?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-601?visao=tabela</a>
00058.038003/2020-11	Natal	Transferência das operações da Torre de Controle para o Poder Público	Decisão nº 612/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-612?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-612?visao=tabela</a>
00058.018711/2022-99	Bloco Centro-Oeste	Compensação dos efeitos econômicos e financeiros decorrentes da prorrogação da conclusão da Fase I-B da concessão para 31 de dezembro de 2023	Decisão nº 607/2023	<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-607?visao=tabela">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2023/decisao-607?visao=tabela</a>

## Fator Q

O Fator Q – fator de qualidade de serviço obtido mediante avaliação do cumprimento de Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) selecionados – é aferido, conforme previsão contratual, a partir dos resultados dos IQS no período de 12 meses estabelecido em cada Contrato de Concessão.

Em 2023, ano do terceiro reajuste para os aeroportos concedidos na sexta rodada de concessões, o Fator Q começou a ser aplicável ao Aeroporto de Curitiba, e, portanto, passou a produzir efeitos no reajuste de 12 (doze) aeroportos. A seguir, apresentam-se os resultados do Fator Q aplicado no reajuste realizado em 2023, bem como o período de aferição dos IQS considerado, e no reajuste anterior (Fator Q 2022):



Resultado do Fator Q			
Aeroporto	Período de avaliação	Fator Q aplicado no reajuste de 2023	Fator Q do período anterior (%)
Brasília	jan/22 a dez/22	1,7599%	1,7009%
Confins	jan/22 a dez/22	1,9954%	1,9375%
Curitiba	ago/22 a jul/23	1,9783%	-
Florianópolis	abr/22 a mar/23	1,8000%	1,8000%
Fortaleza	abr/22 a mar/23	1,8000%	1,2000%
Galeão	jan/22 a dez/22	1,9383%	1,8380%
Guarulhos	jan/22 a dez/22	0,4748%	0,9544%
Campinas	jan/22 a dez/22	1,1536%	1,4370%
Porto Alegre	abr/22 a mar/23	1,6000%	1,0000%
São Gonçalo do Amarante	jan/22 a dez/22	1,4667%	1,7262%
Salvador	abr/22 a mar/23	1,8000%	1,7000%
Recife	ago/22 a jul/23	1,5442%	0,9850%

Diante dos resultados apresentados, a evolução do desempenho de qualidade de serviço do Aeroporto de Recife merece atenção especial. O Fator Q aplicado no reajuste de 2021, referente aos resultados de IQS entre janeiro e julho do mesmo ano, havia sido correspondente a um decréscimo em 0,5230%. Para o reajuste de 2022, calculado com resultados de IQS entre agosto de 2021 e julho de 2022, o Fator Q já foi de bônus de 0,9850%. Em 2023, conforme apontado acima, o resultado foi de 1,5442%. Tais resultados refletem a melhoria na qualidade de serviço esperada no começo da concessão, como resultado de investimentos e demais ações de tratamento das deficiências identificadas na infraestrutura e no serviço prestado.

O mesmo efeito de melhoria no serviço prestado nos últimos anos e, consequentemente, no Fator Q, pode ser observado nos resultados dos aeroportos incluídos na quarta rodada de concessões. Cabe destacar que, em 2022, para esses aeroportos, foram concluídos os últimos investimentos previstos nas fases de ampliação para atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento previstos contratualmente (Fase I-B e Fase I-C), o que contribui positivamente para os resultados dos IQS.

Evolução do Fator Q – Aeroportos quarta rodada			
Aeroporto	Fator Q 2021	Fator Q 2022	Fator Q 2023
Florianópolis	1,7000%	1,8000%	1,8000%
Fortaleza	0,6000%	1,2000%	1,8000%
Porto Alegre	0,4000%	1,0000%	1,6000%
Salvador	0,0000%	1,7000%	1,8000%

Por fim, é importante mencionar que a recuperação da demanda no pós-pandemia aumenta os desafios para a manutenção da qualidade dos serviços prestados, especialmente em aeroportos de concessões mais maduras e infraestruturas mais saturadas. Para esses aeroportos, melhorias no Fator Q, quando existentes, são menos significativas, como os dados acima bem sinalizam.

## Valor arrecadado com outorgas

### Outorgas 2022

**R\$ 5,323 bilhões**

Contribuições ao Sistema



\* Os pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro deferidos entre 2020 e 2023 em razão da pandemia de COVID-19 representaram o maior montante de reequilíbrios compensados pelas Concessionárias.





# MACROPROCESSO:

## MONITORAR INFORMAÇÕES SOBRE O SETOR

### Objetivos Estratégicos associados

**OE4**

Desenvolver a cultura de cooperação e a integração no setor

---

**OE5**

Garantir a regulação efetiva para a aviação civil de forma a permitir a inovação e a competitividade

---

**OE6**

Fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança

---

**OE7**

Fortalecer a comunicação e o papel da Agência

---

**OE8**

Intensificar a atuação internacional para o alinhamento de normas e melhores práticas do setor

---

**OE9**

Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços

---

**OE11**

Aprimorar a gestão de informação para a tomada de decisão





## RESULTADOS ALCANÇADOS

### Mercado de aviação civil

A ANAC realiza o monitoramento do mercado de transporte aéreo com o objetivo de acompanhar o desempenho do setor, elaborar e divulgar estudos sobre as condições de mercado, ampliando o conhecimento da sociedade sobre tema, além de subsidiar a tomada de decisões pelo poder público, avaliar o resultado de medidas legislativas, regulatórias e políticas no setor, bem como promover as liberdades tarifária e de oferta.

#### Informações do Mercado de Aviação Civil



\*NOTAS

- i) São considerados os dados de janeiro a novembro de cada ano (último mês com dados disponíveis)
- ii) o IPCA de referência é o de novembro de 2023

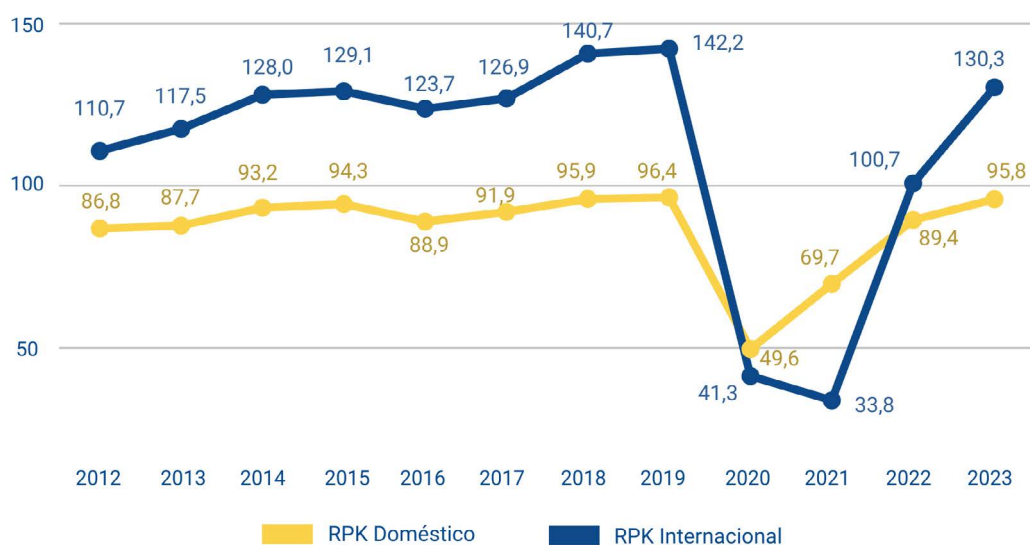
A Tarifa Aérea Média Doméstica representa o valor médio pago pelo passageiro em um sentido da viagem, ida ou volta, em razão da prestação dos serviços de transporte aéreo. Este indicador é calculado por meio da média ponderada das tarifas aéreas domésticas comercializadas e as correspondentes quantidades de assentos comercializados.

## Yield Real Médio - Tarifa Aérea Doméstica (R\$/km)



O Yield Real Médio – Tarifa Aérea Doméstica representa o valor médio pago pelo passageiro por quilômetro voado e corresponde ao resultado da divisão da Tarifa Aérea Média Doméstica pela distância média direta entre a origem e o destino do passageiro. Sua utilidade se concentra na comparação dos preços entre linhas aéreas com diferentes distâncias.

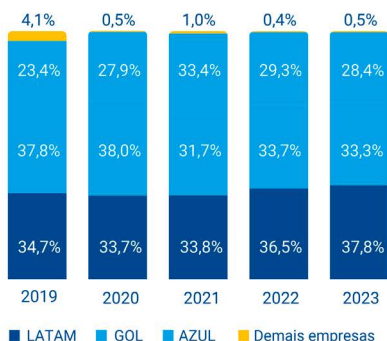
## RPK Doméstico e Internacional (em bilhões)



O RPK refere-se ao volume de passageiros quilômetros transportados, ou seja, a soma do produto entre o número de passageiros pagos e a distâncias de cada etapa. É considerado doméstico caso as etapas tenham o pouso e a decolagem realizados no Brasil e sejam operadas por empresas brasileiras e, caso contrário, é considerado internacional. Esse indicador é computado a partir dos dados estatísticos enviados pelas empresas brasileiras e estrangeiras de transporte aéreo público regular, exceto táxi-aéreo, contemplando voos regulares e não regulares.



**Participação de Empresas no Mercado Doméstico (%)**



**Emissões de CO<sub>2</sub> em voos internacionais (toneladas)\***

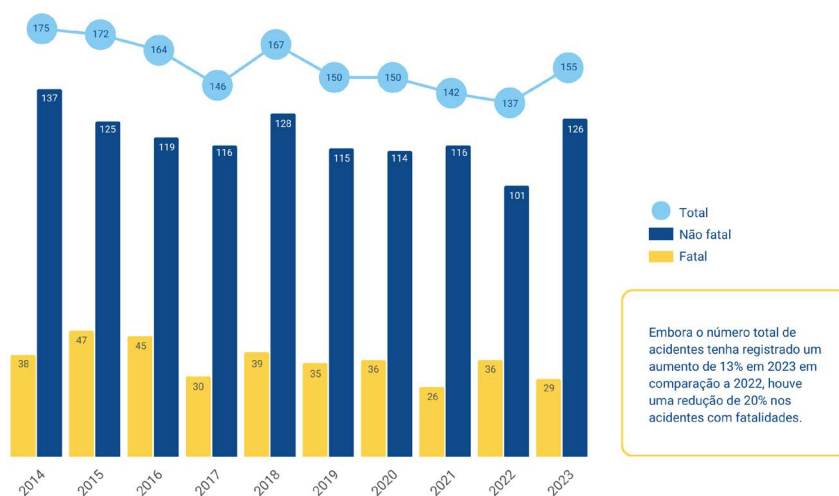
EMPRESA	2019	2020	2021	2022
LATAM	2.651.547	866.280	613.399	1.462.705
AZUL	742.227	268.037	224.317	491.054
LATAM CARGO	147.614	164.344	178.370	171.037
GOL	457.219	118.675	12.017	181.433
TOTAL	3.998.608	1.417.336	1.028.103	2.306.229

\* Os dados de emissões de CO<sub>2</sub> são apresentados pelas empresas aéreas no final de abril do ano subsequente.

## Segurança da aviação civil

A complexidade inerente ao setor de aviação civil apresenta diversos desafios, especialmente no que diz respeito à segurança operacional. Diante desse cenário desafiador e em consonância com a missão da ANAC de assegurar uma aviação segura para todos os brasileiros, a Agência conduz seus processos de normatização, certificação e fiscalização de maneira estruturada, visando a estabelecer um ambiente seguro no setor e, conseqüentemente, reduzir os índices de acidentes aéreos.

Com o intuito de monitorar e avaliar o desempenho da aviação civil brasileira, a Agência utiliza diversas fontes de informação, incluindo dados provenientes do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA). A partir desses dados, elaborou-se o gráfico a seguir, com o objetivo de proporcionar uma compreensão da evolução dos acidentes nos últimos 10 anos na aviação civil brasileira.



Histórico de acidentes com e sem fatalidades nos últimos 10 anos – Fonte: CENIPA e ANAC.



A ANAC monitora o desempenho da segurança operacional nos diferentes tipos de operação, em especial, na aviação regular. O gráfico a seguir ilustra a taxa de acidentes por um milhão de decolagens na aviação regular brasileira ao longo dos últimos 10 anos. Desde 2020, o país vem apresentando uma tendência de queda nesse indicador, culminando em uma redução para zero no ano de 2023. É possível observar ainda que, em comparação com o desempenho global da aviação civil, o Brasil superou, em praticamente todos os anos da série histórica, a taxa mundial.



Taxa de acidentes na aviação regular brasileira – Fonte: CENIPA e ANAC.

Taxa de acidentes na aviação mundial – Fonte: OACI

(Dados de 2023 não disponíveis até a finalização deste reporte)

Levando em consideração as dimensões continentais do país, o local de ocorrência dos acidentes mostra-se um fator relevante para a análise do desempenho da segurança operacional, assim como para o direcionamento e priorização de iniciativas de melhoria da segurança por parte da Agência. Diante desse contexto, é pertinente examinar a distribuição geográfica dos acidentes ocorridos em 2023, detalhando a ocorrência por estado.

## CONCENTRAÇÃO DE ACIDENTES NOS ESTADOS BRASILEIROS - 2023

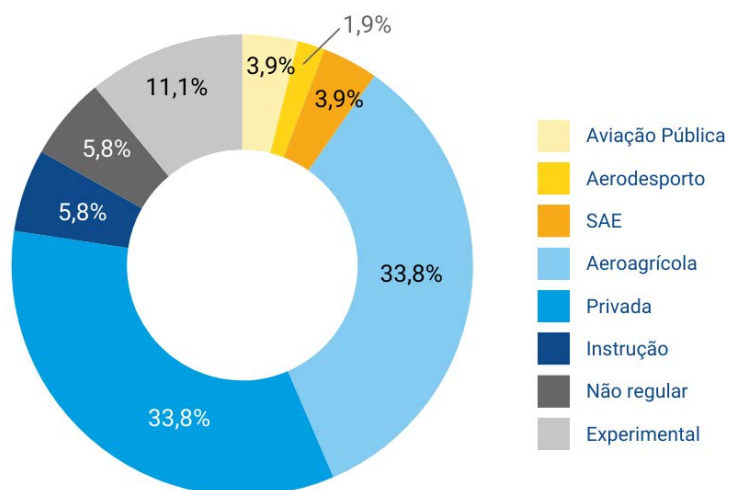


Mato Grosso e São Paulo foram os que apresentaram a maior quantidade de ocorrências, 25 e 20 respectivamente.

Rio Grande do Norte, Pernambuco, Paraíba, Sergipe e Distrito Federal não contabilizaram acidentes no ano.

Concentração da quantidade de acidentes em 2023, por Estado – Fonte: CENIPA e ANAC.

Com o objetivo de proporcionar uma visão mais completa do panorama da segurança operacional, permitindo à Agência direcionar esforços e recursos de forma estratégica para áreas específicas que demandem melhorias, a ANAC monitora os demais segmentos da aviação civil brasileira. A partir do gráfico a seguir, é possível observar que os segmentos de aviação aeroagrícola e privada representam juntos mais de metade dos acidentes ocorridos em 2023. Neste ano, estão também representadas no gráfico as aeronaves experimentais, que ocuparam o terceiro lugar no ranking de acidentes aéreos.



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

### SAIBA MAIS:

RASO e demais informações de Segurança Operacional disponíveis em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/seguranca-operacional>

## Meio ambiente

A Agência participa de forma ativa de diferentes subgrupos do Comitê de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP) da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) para a discussão das questões ambientais, sendo protagonista nas principais negociações e decisões relativas ao tema, que incluem assuntos relacionados a ruído aeronáutico, emissões de poluentes, mitigação de emissões de gases causadores do efeito estufa e adaptação à mudança climática.

Em 2023, agenda de meio ambiente ganhou nova projeção e destaque na estrutura interna da ANAC, com a aprovação da integração da Assessoria Internacional e de Meio Ambiente à Superintendência de Planejamento Institucional, criando a Superintendência de Governança e Meio Ambiente, conferindo maior suporte para as ações e tratativas do tema na Agência.

No cenário internacional, ao longo de 2023, a ANAC deu continuidade à sua participação nas atividades do 13º ciclo do CAEP, tendo como principais temas a seleção de opções para novos padrões duplos de certificação de ruído e emissão de CO<sub>2</sub>, o desenvolvimento de metodologias para contabilização de emissões de CO<sub>2</sub> líquidas dos Combustíveis Sustentáveis de Aviação (*Sustainable Aviation Fuels* – SAF), além das tradicionais projeções de impacto ambiental da aviação internacional e publicações diversas.

Tendo em vista que o Brasil é reconhecidamente um país com grande potencial na produção de Combustíveis Sustentáveis de Aviação, a ANAC tem feito diversas gestões para garantir que os critérios de certificação e SAF sejam condizentes com a produção nacional e que tragam desenvolvimento econômico, social e ambiental ao país.

Destaca-se ainda o trabalho da Agência relativo ao mecanismo de compensação de emissões da aviação internacional (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* – CORSIA), que busca limitar as emissões de CO<sub>2</sub> produzidas pela aviação civil internacional ao patamar de 2020, e ao acompanhamento dos critérios de elegibilidade e análise de ciclo de vida dos combustíveis sustentáveis de aviação.

## DESTAQUES DA ATUAÇÃO DA ANAC EM MEIO AMBIENTE

- Edição 2023 dos Projetos Aeroportos Sustentáveis e Sustentar: com objetivo de incentivar boas práticas ambientais nos aeroportos e empresas aéreas brasileiras, respectivamente, tiveram seus editais do último ano aprovados em dezembro e seus resultados serão publicados no primeiro semestre de 2024
- Publicação da versão digital do Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil, com o intuito de fornecer à sociedade, de maneira mais interativa, dados sobre a evolução das emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa da aviação civil brasileira, bem como servir de insumo para a gestão ambiental do setor
- Verificação das informações fornecidas pelos operadores aéreos relativas ao relatório anual de emissões de CO<sub>2</sub> da aviação internacional no escopo do CORSIA
- Realização de consulta pública para apresentação de proposta de resolução que regulamenta os requisitos de compensação do CORSIA para voos com origem ou destino no Brasil. O CORSIA já exige dos operadores aéreos brasileiros o envio dos relatórios anuais de emissões provenientes dos voos internacionais. Com a edição de nova norma, serão estabelecidos os requisitos de cumprimento das obrigações referentes à compensação do crescimento das operações das empresas aéreas brasileiras em voos internacionais, a partir de 2027. Desse modo, o Brasil cumprirá integralmente com as obrigações estabelecidas no Anexo 16, Volume IV, da Convenção de Chicago
- Participação, em conjunto com o Ministério das Relações Exteriores, de negociação no âmbito da OACI, que culminou na adoção do objetivo global de redução de 5% da intensidade de carbono dos combustíveis da aviação internacional até 2030, refletindo o compromisso da aviação internacional com a transição energética do setor, por meio do uso dos combustíveis sustentáveis de aviação. A ANAC atuou diretamente para garantir que esse objetivo estivesse fundamentado em bases sólidas de projeção de crescimento da produção desses combustíveis globalmente e para que seus critérios de elegibilidade adotem bases técnicas e neutras



# MACROPROCESSO:

## PERMITIR ATUAÇÃO NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL

### Objetivos Estratégicos associados

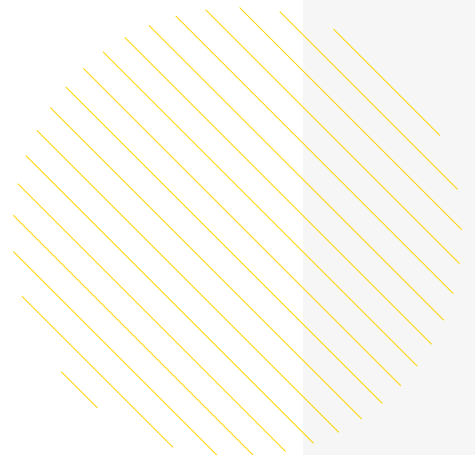
OE5

Garantir a regulação efetiva para a aviação civil de forma a permitir a inovação e a competitividade

---

OE9

Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços



## RESULTADOS ALCANÇADOS

### Certificação de produtos aeronáuticos

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

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

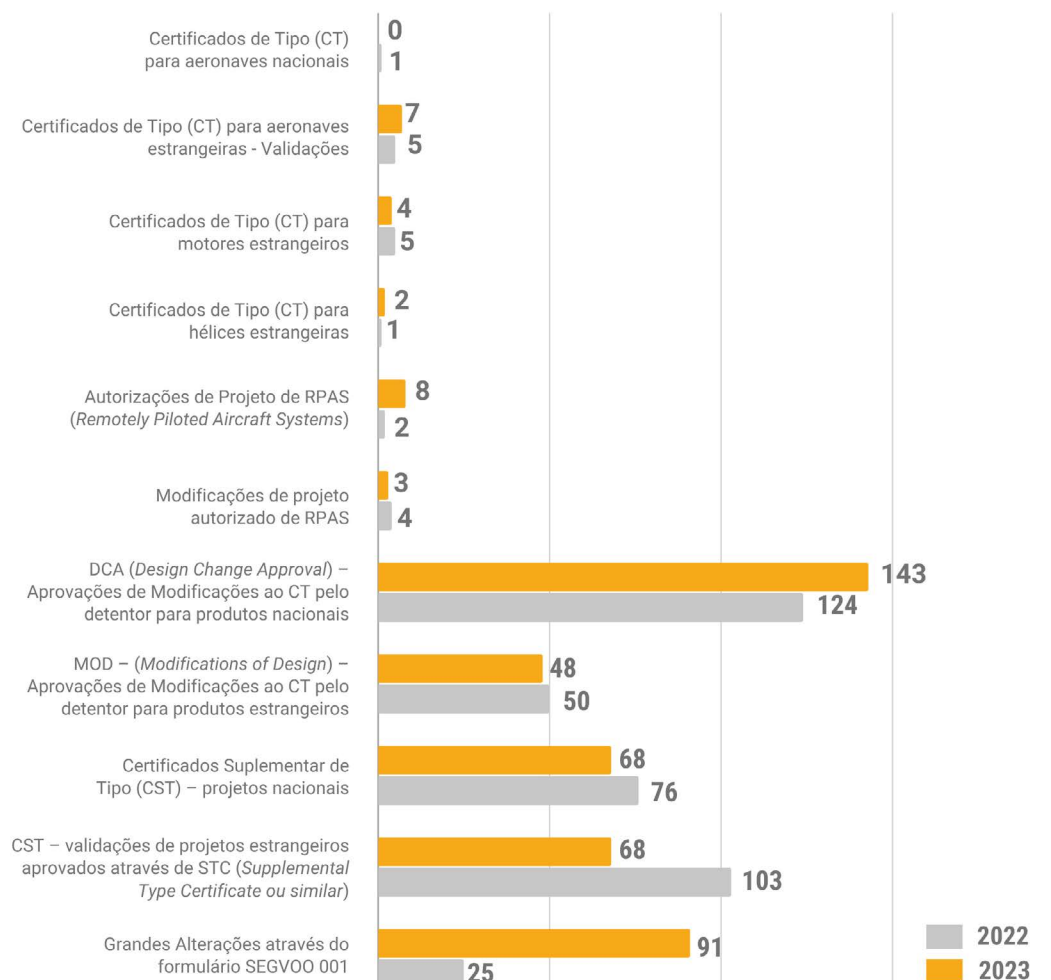
Certificações de produtos aeronáuticos	Concluídos em 2022	Concluídos em 2023
Certificados de Tipo (CT) para aeronaves nacionais	1	0
Certificados de Tipo (CT) para aeronaves estrangeiras – Validações	5	7
Certificados de Tipo (CT) para motores estrangeiros	5	4
Certificados de Tipo (CT) para hélices estrangeiras	1	2
Autorizações de Projeto de RPAS ( <i>Remotely Piloted Aircraft Systems</i> )	2	8
Modificações de projeto autorizado de RPAS	4	3
DCA ( <i>Design Change Approval</i> ) – Aprovações de Modificações ao CT pelo detentor para produtos nacionais	124	143
MOD – ( <i>Modifications of Design</i> ) – Aprovações de Modificações ao CT pelo detentor para produtos estrangeiros	50	48
Certificados Suplementar de Tipo (CST) – projetos nacionais	76	68
Certificados Suplementar de Tipo (CST) – validações de projetos estrangeiros aprovados através de STC ( <i>Supplemental Type Certificate</i> ou similar)	103	68
Grandes Alterações através do formulário SEGV00 001	25	91



## Certificação de produtos aeronáuticos

### Produto aeronáutico

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



## Certificação de organizações de manutenção

De acordo com a legislação aeronáutica, os serviços de manutenção de aeronaves e seus equipamentos, como atividades comerciais, devem ser prestados por empresas devidamente certificadas pela autoridade de aviação civil. Assim, a certificação segundo o RBAC 145 concede à organização de manutenção (OM) as prerrogativas de:

- > executar serviços de manutenção, manutenção preventiva ou alteração de artigos aeronáuticos (aeronaves, motores, hélice, equipamentos rádios, instrumentos e acessórios);
- > subcontratar serviços técnicos que complementem os serviços realizados sob sua responsabilidade direta, desde que a OM subcontratante implemente controles específicos para avaliar a qualidade e aceitar os serviços prestados por terceiros;
- > aprovar artigos aeronáuticos para retorno ao serviço, após manutenção, manutenção preventiva e alteração;
- > requerer convalidação de sua certificação segundo o RBAC 145 por uma autoridade de aviação estrangeira que tenha acordo bilateral com a ANAC, a fim de realizar serviços de manutenção para operadores estrangeiros

Essas prerrogativas são limitadas às condições verificadas pela ANAC durante o processo de certificação inicial da OM, e são documentadas no Certificado de Organização de Manutenção (COM) e nas Especificações Operativas a ele associado (EO), emitidos ao final do processo em questão.

Uma vez obtida a certificação, a OM deve operar de acordo com as regras do RBAC 145, dentro das limitações estabelecidas na sua base de certificação (COM e EO). A operação em conformidade com esses critérios deve ser assegurada pela implementação de um sistema de controle de qualidade.

Atualmente, existem 577 organizações de manutenção certificadas, sendo 468 nacionais e 109 estrangeiras. Em 2023, foram certificadas 30 organizações de manutenção (25 OMs nacionais e 5 OMs estrangeiras).

Ano	Qtd OMs Nacionais Certificadas	Qtd OMs Estrangeiras Certificadas
2020	21	7
2021	25	4
2022	25	6
2023	25	5

## Autorização Especial de Voo (AEV)

A AEV é uma situação excepcional que se enquadra como uma permissão especial perante o art. 20 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer. Entre essas excepcionalidades, está a falta do certificado de matrícula da aeronave, situação em que se enquadram, por exemplo, os voos de produção e de entrega ao comprador.

Dentro da concepção estabelecida pelo CBAer, autorizações especiais de voo são emitidas para aeronaves que não cumprem todos os requisitos de aeronavegabilidade, mas que apresentam condições de operação segura, observadas as limitações operacionais da respectiva autorização. A AEV não exime a aeronave do cumprimento com os requisitos do RBAC 91.

Tipo de AEV/Ano	2021	2022	2023
AEV Nacional	1382	1267	1375
AEV Internacional	56	194	224
AEV Etanol	141	154	116
<b>Total</b>	<b>1579</b>	<b>1615</b>	<b>1715</b>

## Certificação de operadores aéreos regidos pelo RBAC 135

O táxi-aéreo destaca-se como das mais importantes ferramentas de integração nacional, transportando pessoas e insumos a localidades não alcançadas pela aviação de linha aérea. O crescimento desse mercado é fator essencial para o desenvolvimento do país, mas deve ser feito de forma sustentável e segura. Esse processo se inicia com uma robusta constituição da empresa aérea. Assim, para que uma organização opere táxi-aéreo - regular ou por demanda - é necessário se certificar conforme o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 135: Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros.

A figura abaixo apresenta um resumo das informações sobre o setor.

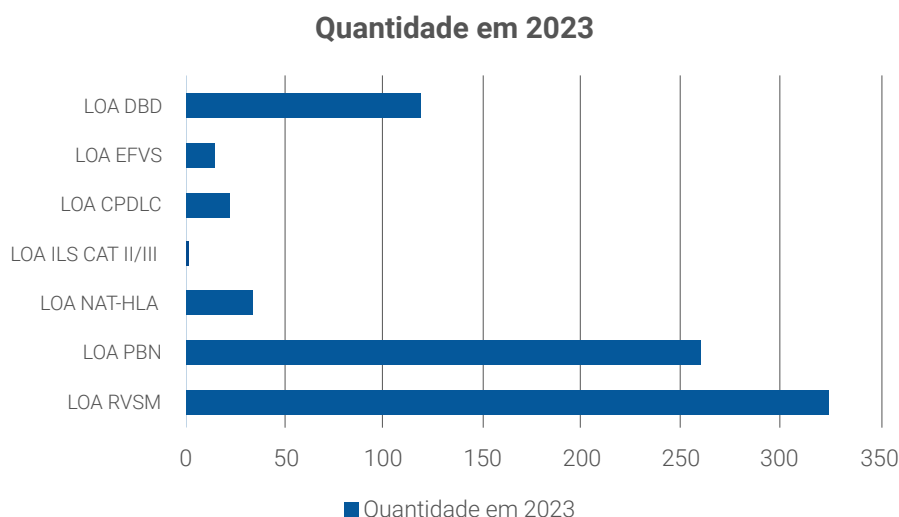
### Nº de operadores por cidade



## Operações específicas (LOA 91)

LOA (*Letter of Authorization*) é o documento que autoriza operações específicas (CAT II e III, PBN, RVSM, NAT-HLA e CPDLC/ADS-C e EFVS) previstas na Subparte N do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 91 por operadores regidos pelo RBAC 91.

Em 2023 foram emitidas 777 autorizações, distribuídas nos tipos abaixo:



Tipo	Quantidade em 2023	Quantidade em 2022
LOA RVSM	325	487
LOA PBN	260	314
LOA NAT-HLA	34	51
LOA ILS CAT II / III	1	2
LOA CPDLC	23	45
LOA EFVS	15	4
LOA DBD	119	8

Vale ressaltar que em 2022, as Instruções Normativas relativas à aprovação operacional para PBN e RVSM (IS 91-001 e IS 91-005) foram revisadas, o que resultou na extinção do prazo de validade dos documentos, sem a necessidade de solicitar à ANAC a renovação das suas LOAs. Com essa simplificação, espera-se uma redução no número de requisições, o que reduz custos e burocracia, mas mantém os níveis de segurança operacional e estimula o desenvolvimento sustentável da aeronáutica civil brasileira.

## Operações aeroagrícolas (RBAC 137)

Com a aprovação da Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 137, que passou a se chamar “Cadastro e Requisitos Operacionais: Operações Aeroagrícolas”, diversas modernizações foram incluídas para os operadores, sendo que a primeira grande mudança foi a extinção do processo de certificação dos operadores aeroagrícolas. O Certificado de Operador Aéreo (COA) foi substituído pelo Cadastro de Operador Aeroagrícola (CDAG), que não terá validade fixa. Assim, bastará a realização de um cadastro pela empresa com informações de dados básicos, indicação do gestor responsável e da aeronave compatível. Adicionalmente, também foi eliminada a obrigatoriedade de apresentar à ANAC o cadastro da empresa junto ao Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA).

Essas medidas favorecerão a expansão do segmento aeroagrícola, que hoje conta com uma frota de cerca de 2,5 mil aeronaves e 348 operadores. No ano de 2023, foram realizadas 25 novas certificações, sendo que 18 delas já foram efetuadas seguindo o novo RBAC 137.

## Operações de aeronaves de propriedade compartilhada (RBAC 91 – Subparte K)

A operação de aeronaves de propriedade compartilhada foi formalizada com a inclusão das regras na Subparte K do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 91, permitindo assim que cotistas compartilhem o uso de aeronaves por meio de contrato, o qual deve ter duração mínima de um ano. As regras de segurança operacional são semelhantes às das operações sob o RBAC nº 135, que regula o táxi-aéreo, com as adaptações adequadas para o modelo de negócio.

O processo de autorização de operações em programas de compartilhamento segue rito semelhante aos dos certificados emitidos pela Agência, que passam por fases de análise documental, demonstração e inspeção e autorização final.

No ano de 2023 a Agência concedeu 4 autorizações de operações em programas de compartilhamento.

## Certificação de operadores aéreos regidos pelo RBAC 121

A certificação para exploração do transporte aéreo público é o instrumento que permite uma empresa explorar serviços de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros superior a 19 assentos, ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg, segundo as determinações do RBAC nº 121 e RBAC nº 119.

Atualmente 11 operadores aéreos 121 estão com o certificado válido e, no ano de 2023, foi realizada 1 nova certificação.

## Certificação operacional de aeroportos

### Certificação operacional de aeroportos

O processo de certificação de aeroportos é regido pelo RBAC 139 - Certificação operacional de aeroportos, que une em si a avaliação da infraestrutura e da capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC. Assim, quando um operador de aeródromo recebe um certificado da ANAC, significa que há:

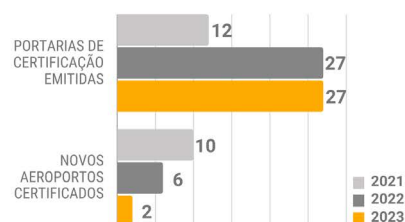
(i) compatibilidade entre as operações de aeronaves e a infraestrutura disponível; e

(ii) capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC relativos à segurança operacional, comprovada por meio do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) aprovado pela ANAC.

# 66

### Aeroportos certificados

\* Em 2023 houve exclusão de 1 (um) aeroporto por ter expirada a validade do Certificado Operacional Provisório.

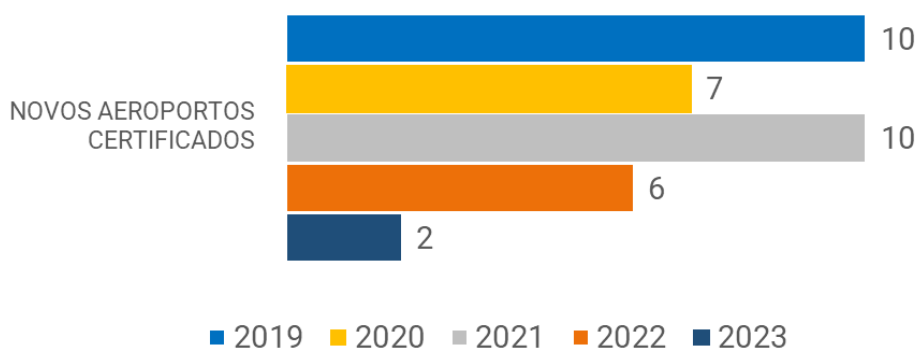
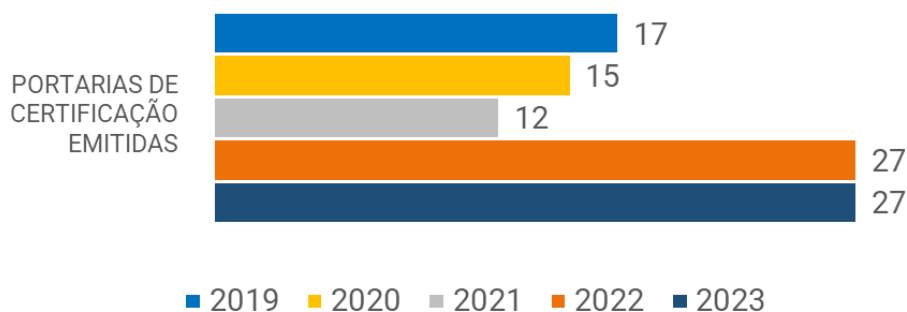


#### Portarias de certificação emitidas

Contabiliza os processos em que foram emitidas novas portarias de certificação e as atualizações de portarias já existentes.

#### Novos aeroportos certificados

Contabiliza apenas os aeroportos que ainda não tinham nenhuma portaria publicada.





Em 2023 houve exclusão de 1 (um) aeroporto por ter expirada a validade do Certificado Operacional Provisório.

## Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)

	2022	2023	Diferença percentual (aprox.)
Total de aeronaves registradas	20.523	22.917	11,66%



## Certificação de pessoal da aviação civil, escolas e centros de treinamento

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

Dentre estes processos tem-se a proficiência linguística, que avalia a pronúncia, estrutura, vocabulário, fluência, compreensão e interações dos pilotos, de acordo com os critérios estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), por meio exame elaborado pela ANAC, o *Santos Dumont English Assessment*.

Destaca-se que, em operações envolvendo aeronave civil brasileira em voos internacionais, é requerido da tripulação técnica um nível mínimo de proficiência linguística para comunicações radiotelefônicas (Nível 4 – Nível Operacional).

A Agência certifica ainda os Centros de Instrução de Aviação Civil (CIAC), que ministram treinamentos para a formação de pilotos, mecânicos de manutenção aeronáutica, mecânicos de voo, comissários de voo e despachantes operacionais de voo, bem como os Centros de Treinamento de Aviação Civil (CTAC), que fornecem treinamento, conduzem exames teóricos e verificação de proficiência prática de pilotos, diferenciando-se dos CIAC por oferecerem tais serviços para qualificação de pessoal da aviação civil já formado. O treinamento em CTAC é requerido pela ANAC para obtenção inicial ou revalidação de habilitações de pilotos para aeronaves que requerem habilitação específica, conhecidas como “habilitação de tipo”.

São certificadas pela ANAC também as Organizações de Ensino Especializadas na Capacitação de Recursos Humanos para o Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cíveis (OE-SESCINC).

As OE-SESCINC certificadas pela Agência podem realizar treinamentos fora de sua sede, bem como realizar exercícios práticos com fogo em áreas de treinamento homologadas para tal finalidade. Nesse caso, as turmas do Curso de Formação de Bombeiro de Aeródromo Nível 2 (CBA-2), Curso de Atualização de Bombeiro de Aeródromo (CBA-AT); Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe (CBA-CE); e Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Condutor de CCI (CBA-MC) são denominadas turmas itinerantes.

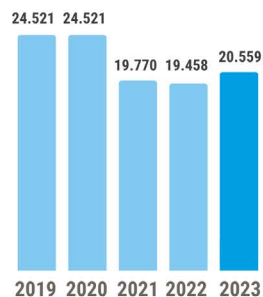
Destaca-se que, após o processo de certificação, a OE-SESCINC pode solicitar a inclusão de novos cursos ou novas modalidade de ensino, situação denominada de Emenda à certificação.

**Licença** é o documento que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos como idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à referida licença.

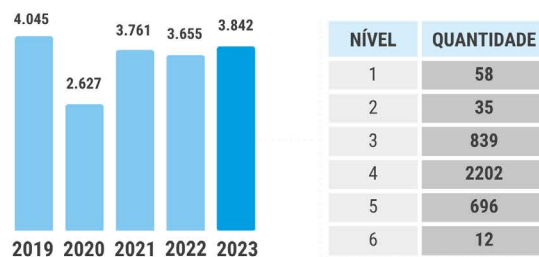
**Habilitação** é uma autorização associada a uma licença, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação, atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença.

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

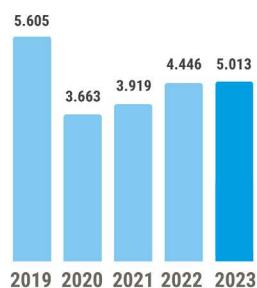
### Quantidade de provas aplicadas



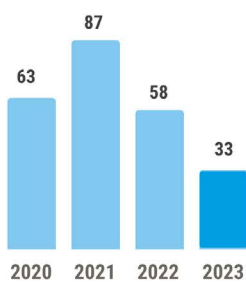
### Certificação em proficiência linguística



### Quantidade de licenças



### Certificação de ciac



LICENÇA	QUANTIDADE
COM - COMISSÁRIO	1043
CPA - PILOTO AERODESPORTIVO	177
DOV - DESPACHANTE OPERACIONAL DE VOO	16
MCV - MECÂNICO DE VOO	1
MMA - MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA	725
PCH - PILOTO COMERCIAL - HELICÓPTERO	107
PCM - PILOTO COMERCIAL - AVIÃO	903
PLA - PILOTO DE LINHA AÉREA - AVIÃO	363
PLH - PILOTO DE LINHA AÉREA - HELICÓPTERO	78
PPB - PILOTO DE BALÃO LIVRE	2
PPH - PILOTO PRIVADO - HELICÓPTERO	203
PPL - PILOTO DE PLANADOR	34
PPA - PILOTO PRIVADO - AVIÃO	1.361
TOTAL	5.013

### Certificação de oe-sescinc

ANO	OE-SESCINC CERTIFICADOS	TURMAS ITINERANTES AUTORIZADAS
2022	1	63
2023	2	73

## Certificação em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSEC

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

A certificação em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSEC visa a atestar que os regulados, dentro de sua área de atuação, possuem a capacidade adequada para atuar na aviação civil. No contexto AVSEC, o processo de certificação é aplicável aos operadores de aeródromo, operadores aéreos e centros de instrução, sendo conduzida por meio de processos de aprovação do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) e manuais de procedimentos.

São certificados também pela ANAC os Centros de Instrução em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (CI-AVSEC), que são organizações que possuem autorização emitida pela ANAC para fornecer treinamento de cursos AVSEC e conduzir a certificação de profissionais que desempenharão atividades de AVSEC.

Destaca-se que, a partir de 2022, com a publicação da Portaria nº 9592/2022, o exame de Instrutor AVSEC passa a compor o rol de exames teóricos aplicados pela ANAC em parceria com a FGV. Em 2023, foram disponibilizados junto à FGV os exames teóricos relativos à habilitação de Instrutor de AVSEC para Operador de Aeródromo – IOAD; Instrutor de AVSEC para Operador Aéreo – IOAR; e Instrutor de Inspeção de Segurança da Aviação Civil – ISCR.



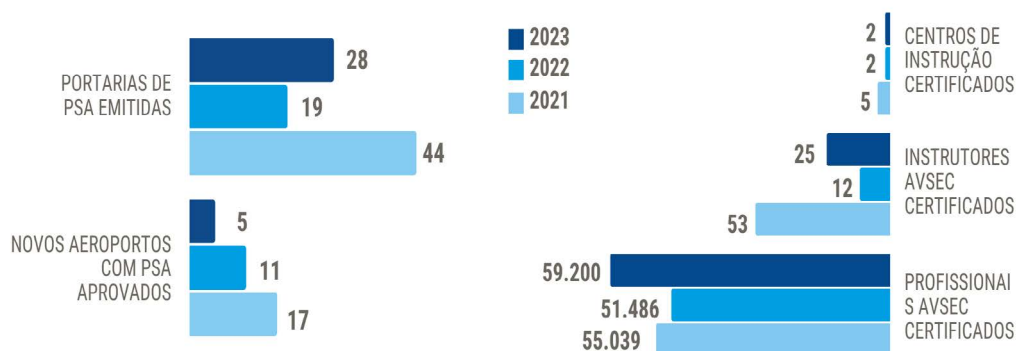
## Certificação em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSEC

# 103

Aeroportos com PSA aprovados

A certificação em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSEC visa a atestar que os regulados, dentro de sua área de atuação, possuem a capacidade adequada para atuar na aviação civil. No contexto AVSEC, o processo de certificação é aplicável aos operadores de aeródromo, operadores aéreos e centros de instrução, sendo conduzida por meio de processos de aprovação do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) e manuais de procedimentos.

São certificados também pela ANAC os Centros de Instrução em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (CI-AVSEC), que são organizações que possuem autorização emitida pela ANAC para fornecer treinamento de cursos AVSEC e conduzir a certificação de profissionais que desempenharão atividades de AVSEC.



## Outorgas para prestação de serviços aéreos

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

### Outorgas

- **3** autorizações para operação de empresas estrangeiras regulares de serviços mistos
  - South African Airways State Owned (SOC) Limited
  - Virgin Atlantic Airways Limited
  - Arajet S.A.
- **1** autorização para operação de empresas estrangeiras regulares de serviços cargueiros
  - Aerotransporte Mas de Carga S.A. de CV
- **135** autorizações para empresas estrangeiras não regulares
- **5** cassações de autorizações para operar de empresas estrangeiras regulares de serviços mistos

## Alocação de frequências internacionais

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

Em 2023, não foram alocadas frequências internacionais.





# MACROPROCESSO:

GERIR O ARCABOUÇO REGULATÓRIO  
E PROMOVER O ACESSO A MERCADOS  
INTERNACIONAIS

## Objetivos Estratégicos associados

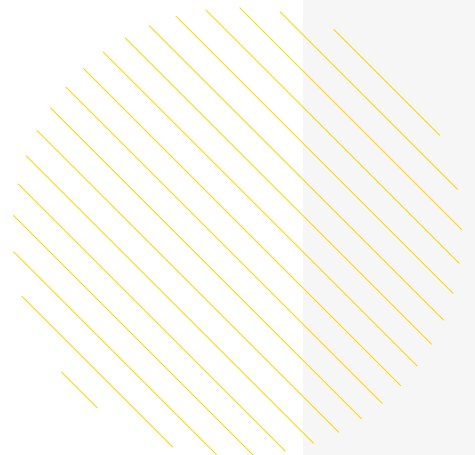
OE5

Garantir a regulação efetiva para a aviação civil de forma a permitir a inovação e a competitividade

---

OE8

Intensificar a atuação internacional para o alinhamento de normas e melhores práticas do setor





## RESULTADOS ALCANÇADOS

### Regulamentação

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

### REGULAMENTAÇÃO

Em 2023, o esforço empreendido pela ANAC no sentido de aprimorar o arcabouço normativo e, consequentemente, promover a melhoria na qualidade regulatória, resultou em:



## Negociação de Acordos sobre Serviços Aéreos

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



Em 2023, foram negociados entendimentos que permitem a exploração de serviços aéreos de 7ª liberdade para voos exclusivamente cargueiros com os seguintes países:

- Itália
- Áustria
- Islândia
- Antigua e Barbuda
- Uganda
- Arábia Saudita

Também foram negociados, de acordo com a nova política brasileira, entendimentos que permitem a exploração de serviços aéreos de 7ª liberdade para voos exclusivamente cargueiros com os seguintes países:

- Angola
- Antigua e Barguda
- Costa Rica
- Cuba
- Emirados Árabes Unidos
- Panamá
- Paraguai
- Peru
- Uruguai
- Venezuela
- Islândia





# MACROPROCESSO:

ADMINISTRAR ORÇAMENTO,  
FINANÇAS E LOGÍSTICA

## Objetivos Estratégicos associados

**OE9**

Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços

---

**OE13**

Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva



## RESULTADOS ALCANÇADOS

### Dotação Orçamentária

A Lei Orçamentária Anual nº 14.535, publicada no Diário Oficial da União em 17 de janeiro de 2023, reservou dotação de **R\$ 722,4 milhões** para a ANAC.



Durante o exercício de 2023 houve um incremento na dotação orçamentária, evoluindo para um total de **R\$ 748,7 milhões**, conforme demonstrado no quadro a seguir:

Grupo de Despesa	Dotação Inicial	Alterações no Exercício	Dotação Atual	% Atual
Despesas Obrigatórias - Pessoal e Encargos Sociais	386.463.492	23.466.001	409.929.493	54,8%
Despesas Obrigatórias - Outras Despesas Correntes de Pessoal	12.242.107	2.793.115	15.035.222	2,0%
Dotação para despesas discricionárias	135.607.258,00	0,00	135.607.258,00	18,1%
Despesas Discricionárias - Outras Despesas Correntes Discricionárias	130.352.011	-4.764.831	125.587.180	16,8%
Despesas Discricionárias - Investimentos	5.255.247	4.764.831	10.020.078	1,3%
Reserva de Contingência	188.140.325	0	188.140.325	25,1%
<b>Total</b>	<b>722.453.182</b>	<b>26.259.116</b>	<b>748.712.298</b>	<b>100%</b>

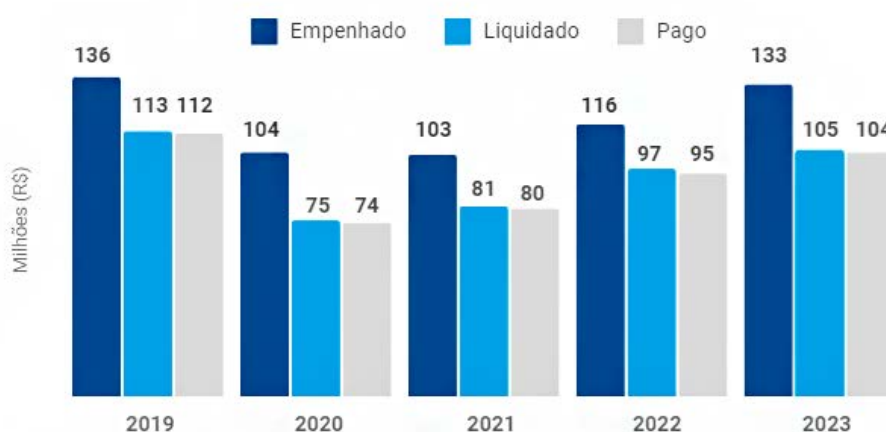
Em decorrência da implantação do seu programa de gestão, a Agência promoveu em 2023 nova redução das suas despesas administrativas. Com efeito, foi aprovada pela Diretoria Colegiada a readequação de todos os escritórios da ANAC em percentuais que variam de 40 a 70% de redução do espaço físico.

## Limite orçamentário

Desde 2014 a ANAC teve sua dotação orçamentária progressivamente reduzida, em termos reais, tendo caído 58% nesse período. Em comparação ao ano de 2022, porém, o limite orçamentário para 2023 foi levemente aumentado em 6 milhões ou cerca de 4,6%, índice inferior à inflação daquele ano (de 5,8%). No entanto, a revisão extensiva da matriz de dispêndios da Agência continuou, de modo a viabilizar os objetivos da Agência, que se fundamentam na excelência e segurança das operações do setor.

Tratou-se da devolução de 6 (seis) andares em outubro de 2023 no edifício da unidade localizada em São Paulo. Adicionalmente, após a devolução do edifício Torre Boa Vista em 2022, que anteriormente abrigava a sede da Regional do Rio de Janeiro, foram realizados serviços eventuais de reforma no prédio. Isso envolveu a contratação de mão de obra, transporte de mobiliário para a nova sede no Palácio da Fazenda, além de aquisições de novos mobiliários.

EVOLUÇÃO ORÇAMENTÁRIA 2019 - 2023



## Execução orçamentária dos principais programas/ projetos e ações.

Em 2023, a ANAC buscou intensificar os investimentos no ensino profissional aeronáutico com o objetivo de aprimorar a excelência e a segurança da aviação civil. Para tanto e fazendo uso do espaço orçamentário e financeiro criado a partir da readequação dos seus escritórios, ampliou o uso da contribuição social instituída pelo Decreto Lei nº 1305, de 08 de janeiro de 1974.

Com efeito, a ANAC formalizou diversos Termos de Execução Descentralizada (TED) junto a universidades e instituições. Algumas dessas colaborações incluem iniciativas como:

- > o desenvolvimento de governança de dados de segurança (*safety*);
- > programa de formação de pilotos;
- > formação de Técnicos em Mecânica de Manutenção Aeronáutica;
- > o projeto “Portas Abertas”, que viabiliza a concessão de autorização de uso, tanto por entidades públicas quanto privadas, para o desenvolvimento do Ensino Profissional Aeronáutico;
- > a adesão ao Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (PRONATEC); e
- > a iniciativa “Mulheres na Aviação”.

## Plano de Gestão Anual

O Plano de Gestão Anual, implementado pela Lei nº 13.848, de 2019, consiste no instrumento de gestão institucional anual que operacionaliza a execução das metas institucionais e os respectivos recursos. A tabela abaixo traz a execução do PGA por bloco orçamentário:

Bloco   Grupo	PGA atualizado 2023	Empenhado 2023	% executado
Suporte & Gestão	63.242.180	61.723.390	97,6%
Tecnologia da Informação	28.203.400	27.928.472	99,0%
Diárias & Passagens	22.953.851	22.357.945	97,4%
Gestão de Pessoas	9.127.442	8.962.774	98,2%
Asas Para Todos	6.105.329	6.105.329	100,0%
Comunicação	4.088.452	4.088.341	100,0%
PGC	1.886.605	1.882.746	99,8%
<b>Total Geral</b>	<b>135.607.258</b>	<b>133.048.997</b>	<b>98,1%</b>

## Detalhamento das despesas por grupo e elemento de despesa

### Despesas empenhadas, liquidadas e pagas

O orçamento da ANAC pode ser analisado por três principais grupos de despesa. As despesas relacionadas a pessoal e encargos sociais abrangem ativos, inativos e benefícios. O restante das despesas é categorizado em despesas de custeio, e investimentos.

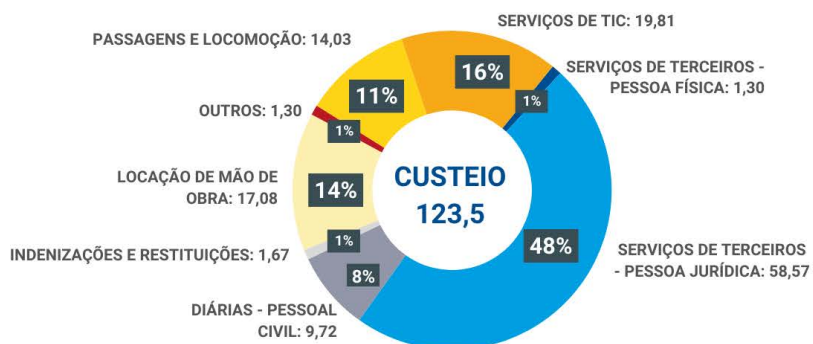


### Custeio

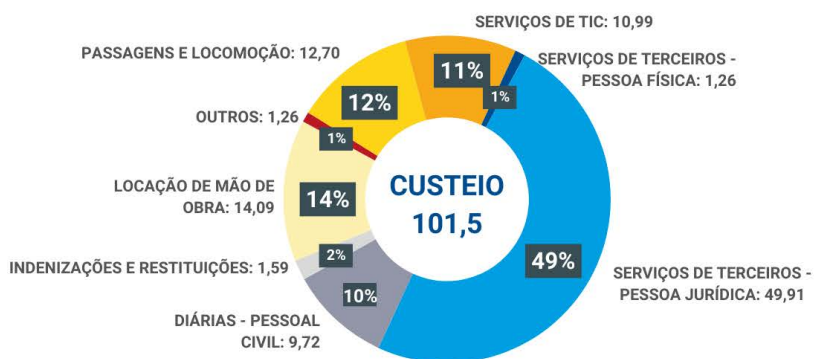
No ano 2023 houve um aumento expressivo em comparação ao ano anterior com diárias, passagens e locomoção, atribuído principalmente ao aumento do dólar em relação ao real, ao aumento do custo médio dos bilhetes e, ainda, ao expressivo reajuste das diárias nacionais. Ademais, ocorreram reajustes e repactuações em contratos, principalmente serviços de terceiros e locação de mão de obra. Esses acertos estão previstos em contratos e refletem os índices econômicos.



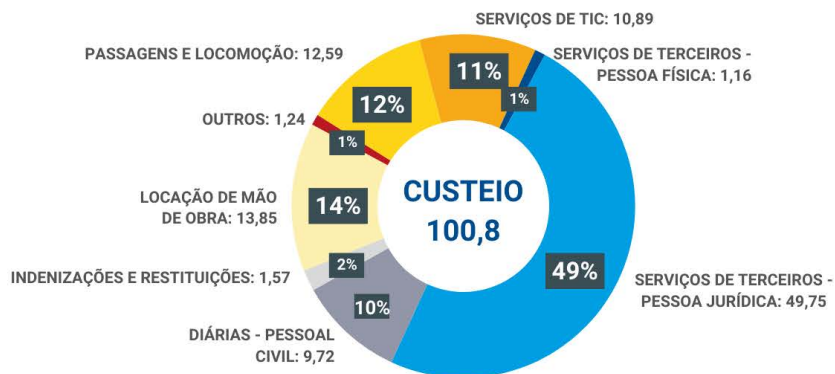
### DESPESAS EMPENHADAS (Milhões de Reais)



### DESPESAS LIQUIDADAS (Milhões de Reais)

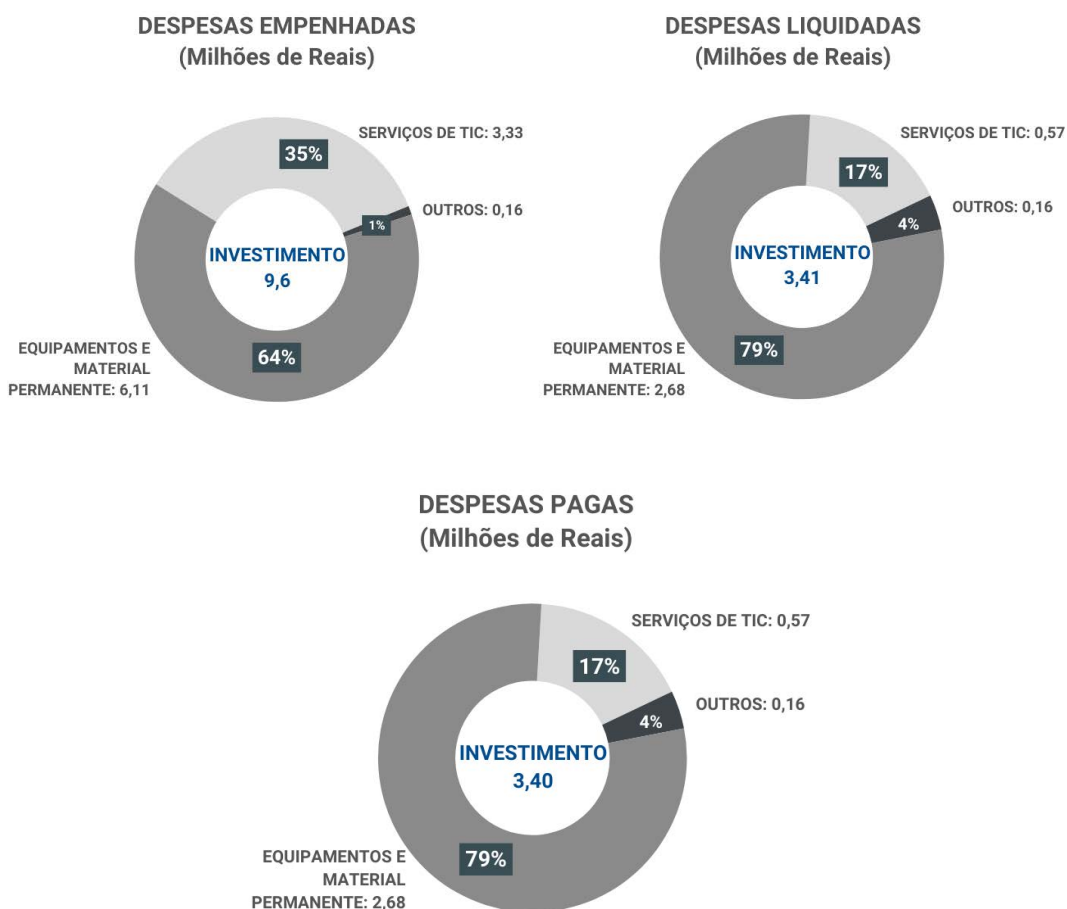


### DESPESAS PAGAS (Milhões de Reais)



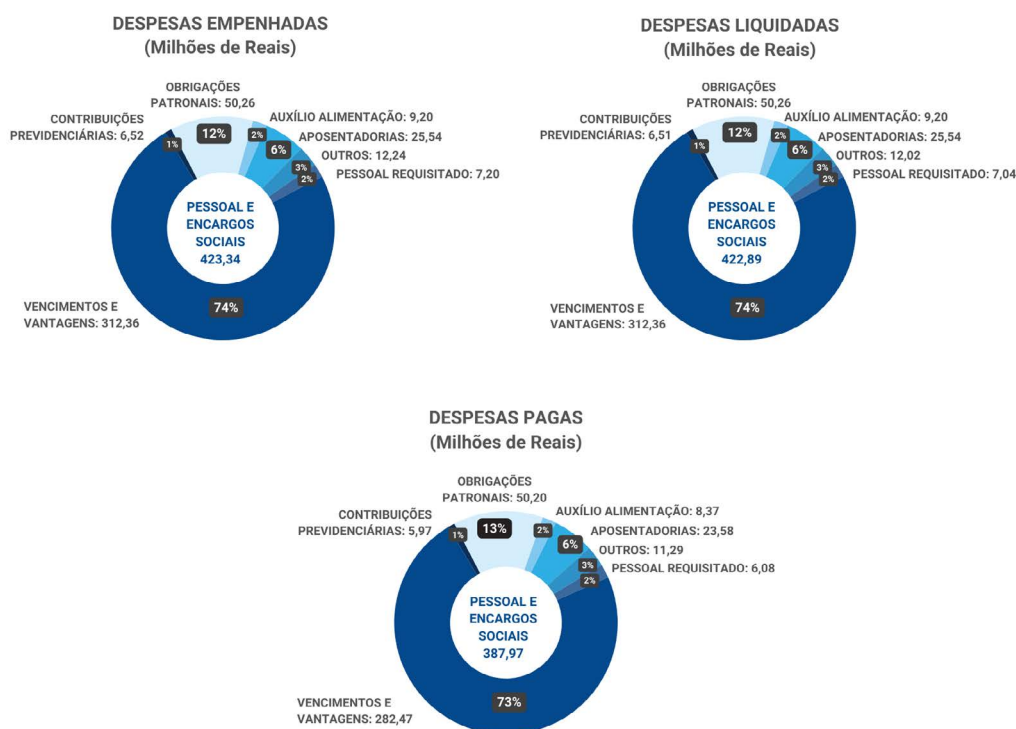
## Investimento

Embora tenham sido feitos investimentos em “firewall” para a segurança de sistemas e dados e em notebooks para maior produtividade no trabalho, esses investimentos não foram suficientes para a atualização do parque de equipamentos de informática. De outro lado, a renovação do mobiliário da unidade do Rio de Janeiro substituiu móveis já totalmente depreciados.



## Pessoal e encargos sociais

A Agência tinha no início do exercício autorização para utilizar força de trabalho requisitada de outros órgãos, até o limite de R\$ 8 milhões de reembolso no exercício. Em vista das necessidades de pessoal, foi feita a solicitação para aumentar para R\$ 10,020 milhões. A estimativa era ter a autorização publicada até jul/2023, no entanto a aprovação ocorreu apenas no final do ano, pela Portaria Conjunta MGI/MPO n.º 61, de 14 de dezembro de 2023, limite que passa a ter validade para o exercício de 2024.

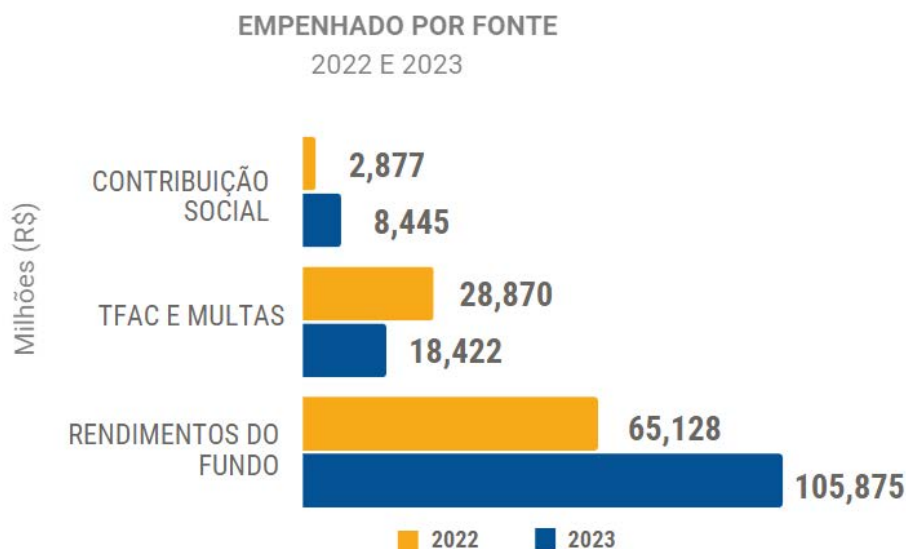


## Execução por fonte de recurso

Durante o ano de 2023, houve frustração na arrecadação das fontes tesouro 1052 e 1088, o que exigiu efetuar alterações orçamentárias durante o exercício. Com essas alterações foi possível atingir a meta, com execução orçamentária de 98%. Abaixo a execução por fonte de recursos.

FONTE DE RECURSO	DESCRIÇÃO DA FONTE	DESPESAS EMPENHADAS	DESPESAS LIQUIDADAS	DESPESAS PAGAS
1000	RECURSOS LIVRES DA UNIAO	291,25	291,09	284,68
1050	REC.PROP.LIV ANAC	207,76	181,14	153,26
1001	REC.LIVRES SEG.SOCIAL	20,06	20,06	20,04
1088	F.AEROVIARIO-EXEC.E MANUT.SIST. AEROV.NACIONAL	14,98	14,60	14,53
1052	REC.LIVRES UO-ANAC	13,64	3,34	3,34
1089	F.AEROVIARIO-DESENV.ENSINO PROFISS.AERON.	8,44	7,27	7,22
1032	FUNDAF - RFB	0,26	0,26	0,26
1003	REC.UO APL.SEG.SOC	0,02	0,01	0,01
		<b>556,40</b>	<b>517,77</b>	<b>483,34</b>

No gráfico abaixo são apresentados os valores empenhados por fonte comparativamente ao exercício de 2022 relativo às despesas discricionárias, demonstrando a maior utilização da fonte 1089 (Contribuição Social) em decorrência principalmente do programa de fomento.



Houve ainda a necessidade de criação de novo localizador para o pagamento de Auxílio-Moradia concedido a Agentes Públicos no Exterior. Esse novo título foi autorizado pela Lei nº 14.634, de 25 de julho de 2023.

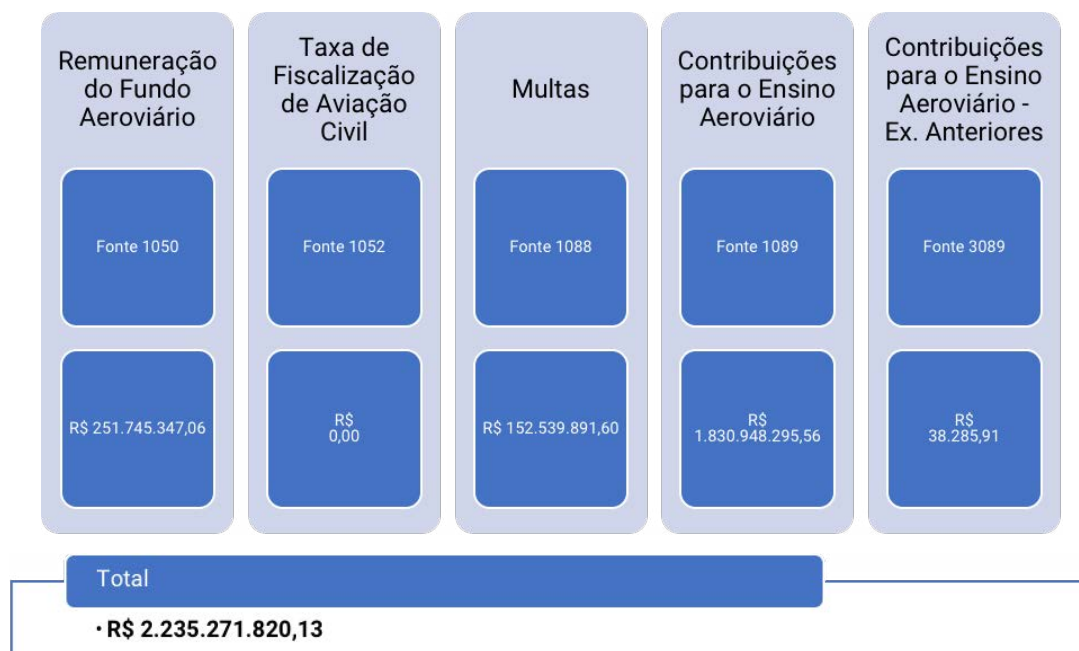
## GESTÃO DE FUNDOS E PROGRAMAS

### Fundo Aeroviário

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

Com a criação da ANAC pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, foi estabelecido que os recursos do Fundo constituem receitas da Agência. Pela inteligência do artigo 33, fica legitimada a ANAC para a administração do Fundo Aeroviário, assumindo o encargo de gestor do Fundo Aeroviário o Diretor-Presidente da Agência.

As receitas arrecadadas e depositadas no Fundo Aeroviário são provenientes de Taxas de Fiscalização da Aviação Civil, multas por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica, contribuições para o ensino aeroviário, rendimentos de aplicação financeira e multas de contratos de concessão. A composição dos recursos aplicados na conta única depositados no Fundo Aeroviário e segregada por fonte de receitas ao final do exercício de 2023 é a seguinte:



Saldo aplicação Fundo Aeroviário - Fonte: SIAFI

Fato importante observado no exercício de 2023 foi a alteração dos códigos de fonte de receita promovidos pela Portaria Conjunta STN/SOF nº 20/2021, que estabeleceu a padronização das fontes ou destinações de recursos a ser observada no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios de forma obrigatória a partir de 2023 e pela Portaria SOF/ME nº 14.956/2021, que divulga os códigos de Fontes de Recursos válidos a partir de 1º de janeiro de 2023 para a União.

Em virtude da nova padronização de fontes, a anterior fonte 174, que congregava tanto os valores arrecadados a título de multa por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica quanto os de Taxa de Fiscalização de Aviação Civil, foi desmembrada, vindo aquela a se tornar a atual fonte 1088 e esta a de código 1052.

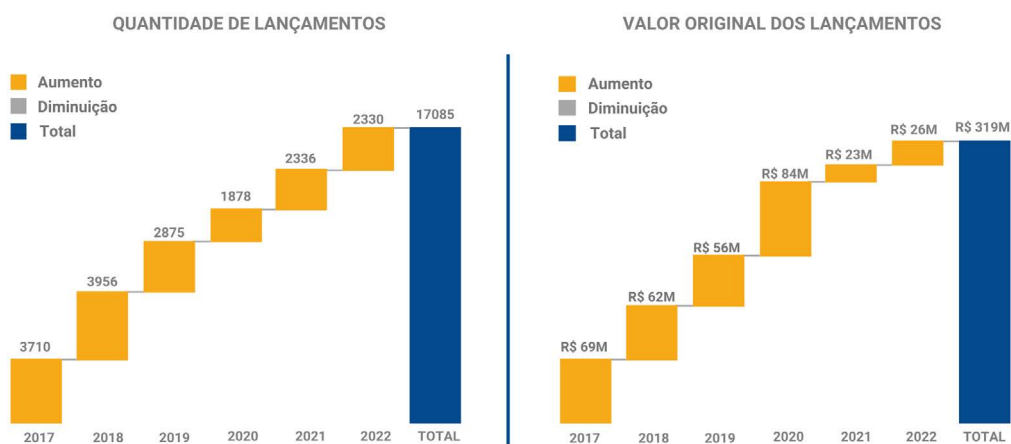
Entretanto, no momento da transposição dos saldos para a nova codificação, todo o saldo depositado sob a rubrica da fonte 174 foi transferido para o código 1088, ficando zerado o saldo da fonte 1052, sem que houvesse novo aporte para aplicação durante o exercício, em virtude da utilização do montante arrecadado ao longo do exercício para o empenho e pagamento de despesas por ela suportadas.

## Arrecadação histórica por tipo de receita

Abaixo se encontram os valores históricos apurados para cada fonte de receita que compõe o Fundo Aeroviário.

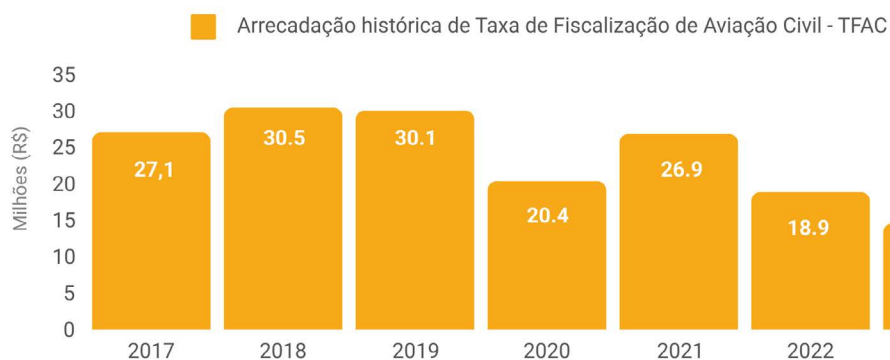


A queda no montante arrecadado a título de penalização pecuniária por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) se coaduna com a queda na atividade sancionatória por parte da Agência, observada pela diminuição tanto quantitativa quanto monetária de processos julgados, conforme se observa abaixo:



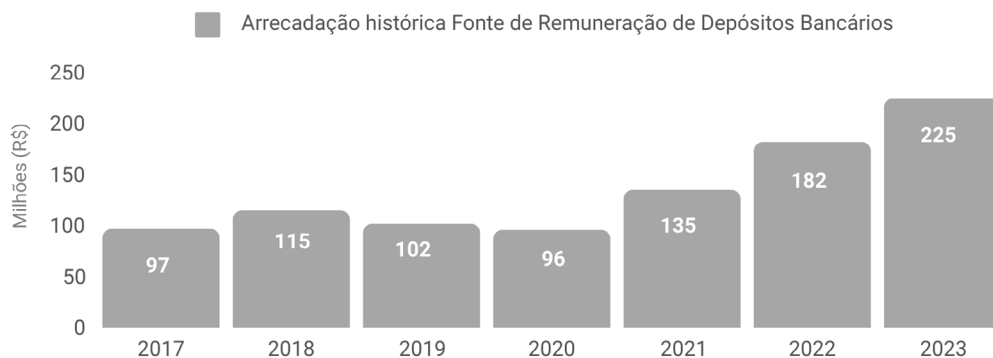
Quantidade e valor de multas por infração ao CBAer.

## Taxa de Fiscalização da Aviação Civil - TFAC

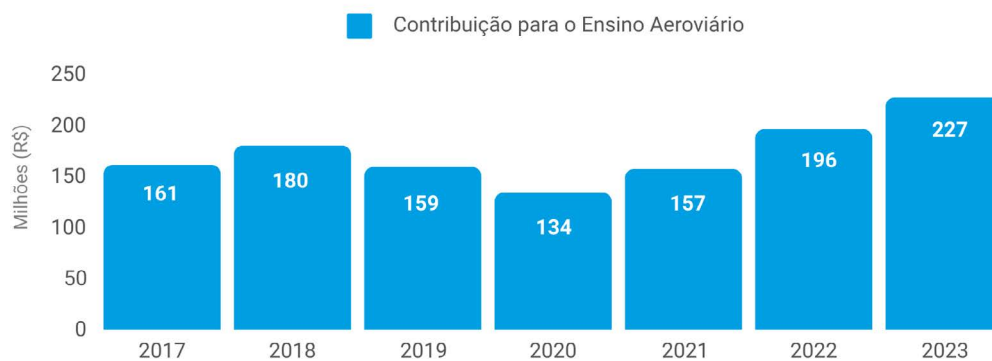


No que tange a arrecadação de TFAC, o exercício de 2023 foi o primeiro em que se consolidou um ciclo completo sob a nova tabela de valores implementada no âmbito do programa voo simples, que tinha por intuito promover simplificação e a desregulamentação no setor de aviação civil, tendo dentre as iniciativas uma nova estrutura de fatos geradores mais genéricos segregados em complexidades, o que permitiu reduzir a gama de possibilidades de pagamentos para apenas 25 tipos de taxa.

## Remuneração de depósitos bancários do Fundo Aeroviário

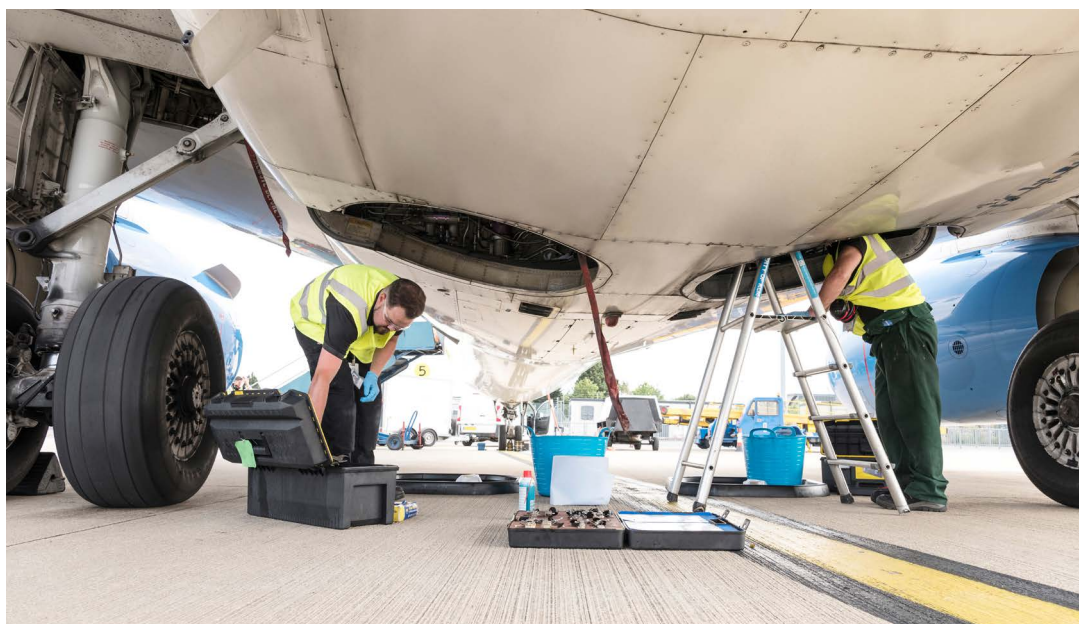


## Contribuição para o ensino aeroviário



Esse resultado demonstra a retomada do setor, em continuidade ao movimento de retomada pós pandemia, demonstrando ainda avanço no nível de atividade econômica, representado pelo recorde de arrecadação da série histórica, uma vez que a contribuição social é recolhida sobre a folha das empresas do setor.

Tendo em vista se tratar de recurso cuja finalidade é estritamente vinculada ao fomento do ensino aeroviário, foi concebido, no exercício de 2023, o programa Asas para Todos, o qual tem por escopo um leque de iniciativas e parcerias para ofertar à sociedade, com a priorização de grupos hipossuficientes, oportunidades de capacitação no mercado de aviação civil, quebrando assim a barreira elitizada de acesso ao segmento.

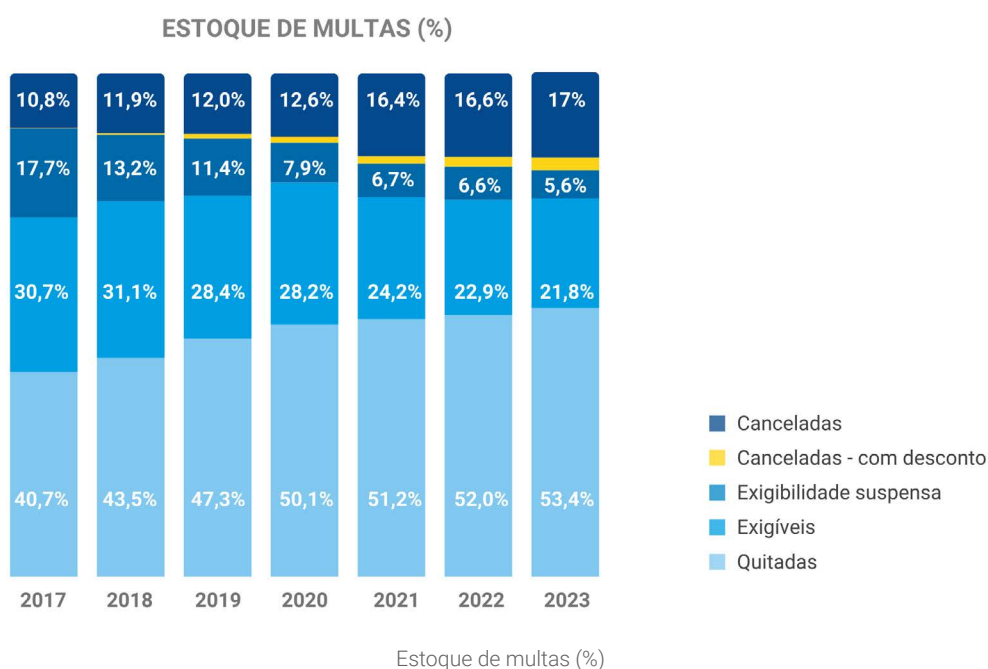




## Estoque de multas

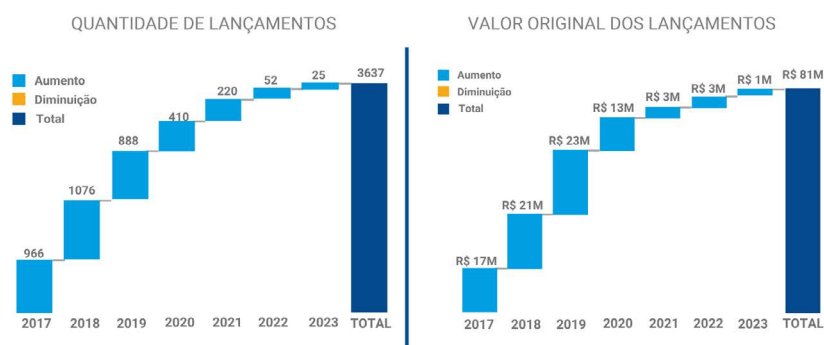
### Completo

O gráfico abaixo demonstra a alteração de proporção do estoque de multas histórico frente ao critério de exigibilidade, percebendo-se gradual aumento no percentual de multas quitadas ou canceladas, em detrimento das exigíveis



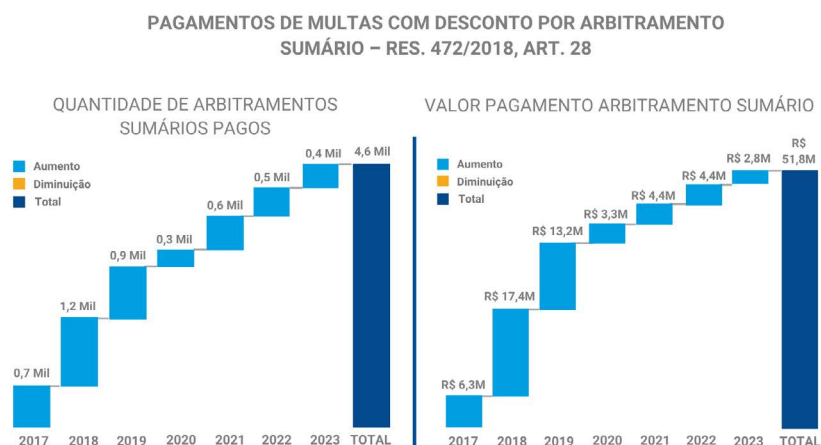
A Resolução nº 400/2016 estabelece as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional. O descumprimento dos requisitos estabelecidos nesta Resolução caracteriza infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

### LANÇAMENTOS POR ANO DE INCLUSÃO - RESOLUÇÃO Nº 400/2016



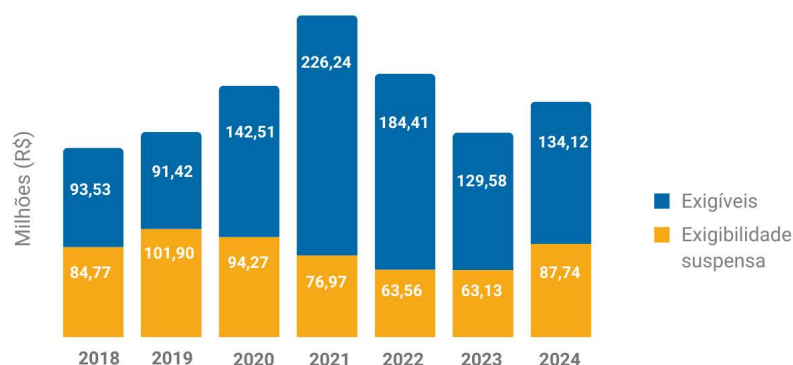
## Arbitramento sumário

O arbitramento sumário é um instrumento legal previsto na Resolução nº 472/2018, art. 28, que permite ao regulado a requisição de desconto da multa no montante de 50%, ficando impedido contudo de arguir a legalidade do débito, devendo efetuar o pagamento em até 30 dias, sob pena de continuidade do processo pelo valor integral. O gráfico abaixo demonstra a quantidade e o valor pago a este título nos últimos exercícios:



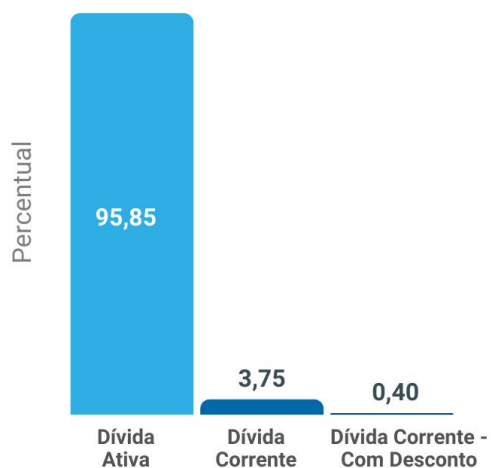
## Exigíveis

O gráfico abaixo demonstra a situação estática do estoque de multas por exigibilidade no início de cada exercício, demonstrando a movimentação no ano anterior.



## Estoque de multas por exigibilidade

### ESTOQUE DE MULTAS POR INEXIGIBILIDADE



## Contratos de Concessão

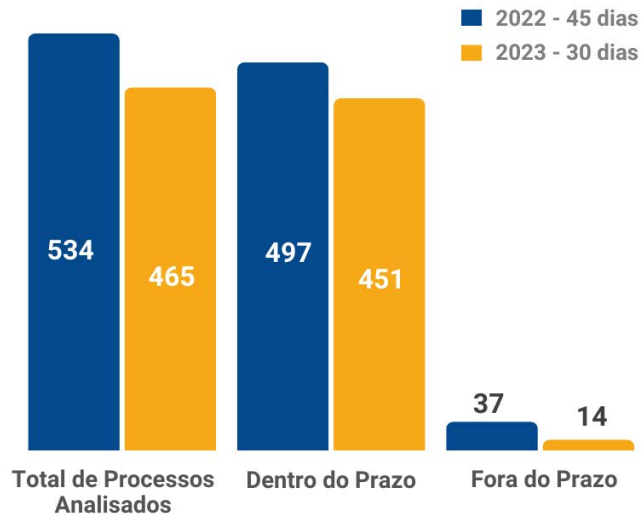
NOME ENTIDADE	DATA VENCIMENTO	PROCESSO SIGEC	VALOR ORIGINAL	VALOR ATUALIZADO
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A	26/04/2019	666830195	R\$ 62.748.571,85	R\$ 91.994.924,40
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A	16/05/2022	673037210	R\$ 3.488.160,61	R\$ 4.442.109,55
CONCESSIONARIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S.A.	01/07/2021	671080218	R\$ 3.267.273,85	R\$ 4.513.851,37
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A	27/04/2018	660915175	R\$ 60.048.492,66	R\$ 93.583.216,00
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A	27/05/2019	664917183	R\$ 238.530.640,40	R\$ 351.079.191,60
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A	26/04/2019	666829191	R\$ 23.183.286,28	R\$ 33.988.736,42
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A	03/07/2023	676040236	R\$ 25.904.013,66	R\$ 29.027.755,36
CONCESSIONARIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S.A.	24/11/2023	676152236	R\$ 765.690,64	R\$ 853.674,86
INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A	26/12/2018	663711186	R\$ 13.390.934,27	R\$ 21.549.959,03

NOME ENTIDADE	DATA VENCIMENTO	PROCESSO SIGEC	VALOR ORIGINAL	VALOR ATUALIZADO
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A	19/05/2023	676331236	R\$ 63.205.694,70	R\$ 70.914.654,99
CONCESSIONARIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S.A.	10/03/2021	667265195	R\$ 3.485.092,11	R\$ 4.699.143,81
TOTAL				R\$ 706.647.217,39

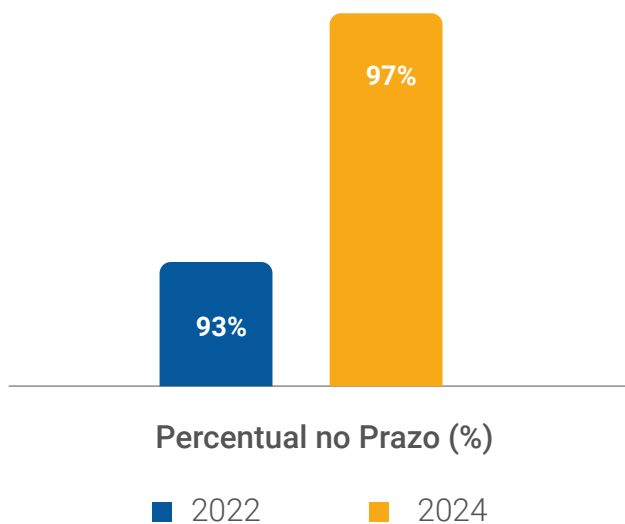
## Restituição de TFAC

Em 2023 o tempo para prestação do serviço de restituição de TFAC foi reduzido de 45 dias para 30 dias. Nesse período foram analisados 465 pedidos de restituição de TFAC com uma redução de 21 para 17 dias no tempo médio de análise dos pedidos, em comparação com 2022, como demonstrado no gráfico abaixo:

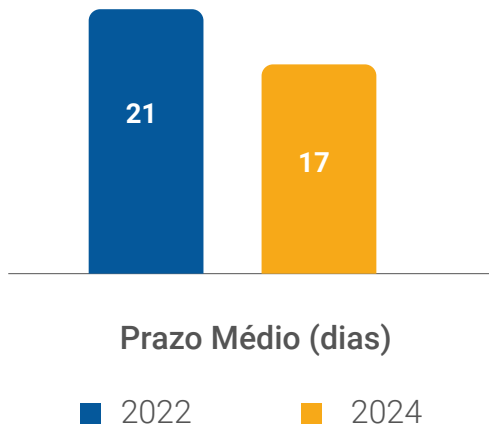
### QUANTIDADE DE PROCESSOS



### ATENDIMENTO NO PRAZO



### PRAZO MÉDIO DE ATENDIMENTO



## Parcelamento de dívida corrente

Em 2023 foram analisados 84 (oitenta e quatro) processos de parcelamento corrente formalizados com base na Resolução ANAC n° 621/2021, totalizando o valor de R\$ 5.508.840.

Desse montante total, 21% (R\$ 1,14 milhões) foram pessoas físicas em 49 processos e 79% (R\$ 4,37 milhões) pessoas jurídicas em 35 processos.

## Inscrição no CADIN

A inscrição de devedores no CADIN foi feita no prazo de 05 dias para 96% dos processos recebidos, sendo que foram analisados, inscritos e encaminhados para dívida ativa 948 processos no ano de 2023.

## Desafios

A meta geral de execução orçamentária foi atingida, devido a redirecionamentos de despesas previstas que não foram realizadas. Dentre elas destacam-se contratações da área de TI e revisão no bloco de gestão de pessoas para incluir o concurso público. Muitas contratações foram fechadas próximas ao final do exercício, gerando um valor expressivo de restos pagar.

Nesse sentido, para 2024 serão efetivamente executados apenas os processos que estiverem prontos para a contratação até final de outubro/2024, sendo substituídos por outros em caso contrário. De modo a haver vários outros projetos prontos nessa data, adotou-se também a estratégia de algumas áreas trabalharem com planejado além do limite inicial do PGA; para 2024 definiu-se que seriam as áreas de TI e do Asas para Todos que contam com R\$ 3 milhões cada para esses projetos.

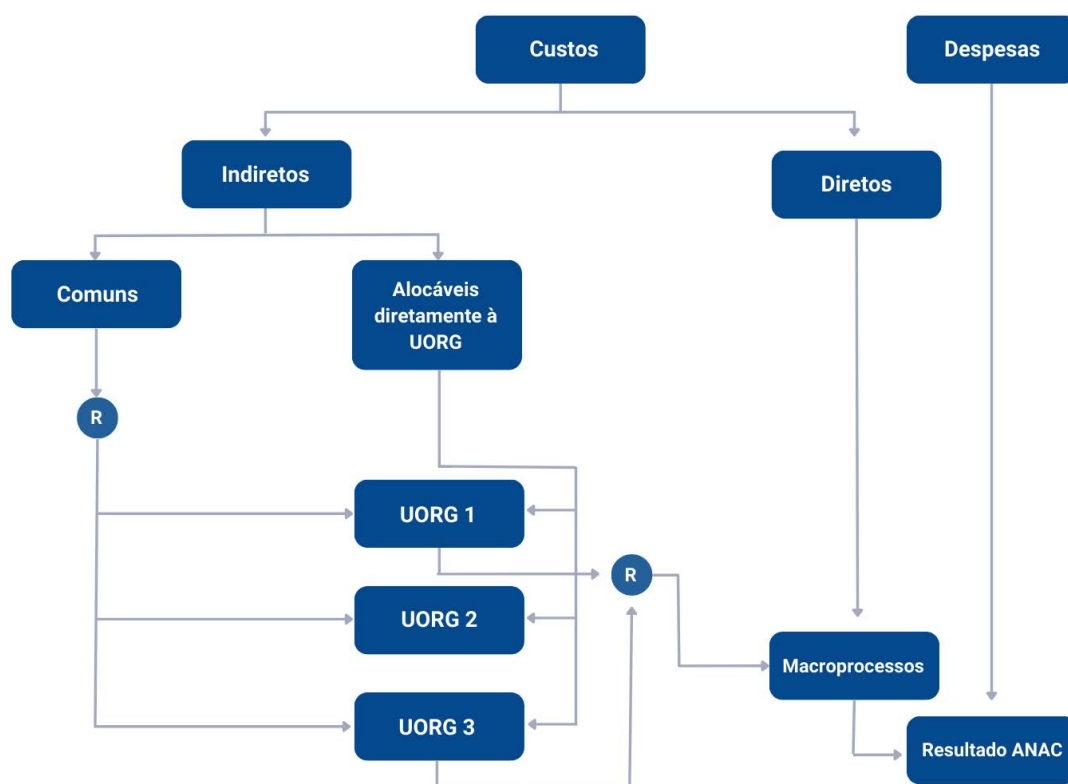
## GESTÃO DE CUSTOS

No exercício de 2023, além da continuidade da escrituração de custos nos centros de custos estabelecidos, a ANAC efetuou a modelagem dos dados obtidos nos dois anos de funcionamento do modelo de gerenciamento de custos. Nesse processo de modelagem de dados a ANAC:

1. apurou os custos diretos apropriados por unidade e macroprocessos da Cadeia de Valor;
2. apurou a alocação dos custos indiretos diretamente alocáveis por cada unidade organizacional;
3. apurou os custos indiretos não diretamente alocáveis, acumulando-os para posterior rateio;
4. efetuou o rateio dos custos indiretos não diretamente alocáveis, alocando-os em todas às unidades organizacionais;
5. apurou os custos indiretos totais por unidade organizacional (diretamente e não diretamente alocáveis), concluindo a etapa de departamentalização dos custos;
6. efetuou o rateio dos custos indiretos de acordo com as atividades executadas na Cadeia de Valor, alocando-os por macroprocesso e unidade organizacional; e
7. apurou os custos totais, diretos e indiretos, por unidade organizacional e macroprocesso da Cadeia de Valor.

Esse modelo de contabilização dos custos, com base na Cadeia de Valor da ANAC, é ilustrado conforme a seguir:

#### ESQUEMA BÁSICO DE CONTABILIZAÇÃO DE CUSTOS SIC-ANAC



Especificamente em relação aos custos indiretos, é importante destacar a sua grande relevância para o processo produtivo da Agência, sobretudo, em razão de suas instalações prediais localizadas em diversas partes do território nacional. Por esta razão, alguns dos centros de custos indiretos do modelo vigente consiste, justamente, em acumular os custos de funcionamento de cada unidade predial da Agência. Através desse procedimento, em razão do método de custeio definido para o modelo, a acumulação desses custos indiretos permite a alocação adequada de tais custos às respectivas Unidades Organizacionais (células produtivas) instaladas em cada unidade predial (“Unidade Fabril”), de modo que, posteriormente, tais custos possam ser apropriados aos respectivos Centros de Custos da Cadeia de Valor, conforme esquema a seguir:

## ALOCÇÃO DOS CUSTOS DE INFRAESTRUTURA PREDIAL



Conforme mencionado anteriormente, após o procedimento de alocação de todos os custos indiretos às unidades organizacionais consumidoras de insumos, tem-se a etapa de alocação desses custos aos macroprocessos em que cada unidade organizacional atuou. Para esse processo de alocação final de custos indiretos a ANAC promoveu a integração de informações entre o seu Programa de Gestão por Desempenho e o modelo de gerenciamento de custos:

## Integração do Programa de Gestão por Desempenho e o SIC-ANAC





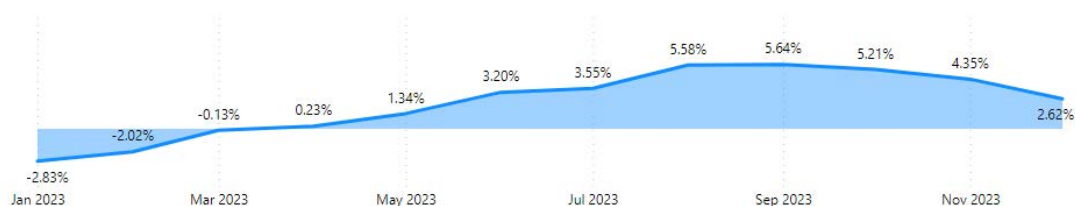
Na prática, todas as atividades entregues pelos servidores estão associadas a um item da arquitetura de processos da Cadeia de Valor da ANAC. Com base nas horas úteis produtivas, por mês de competência (mês de conclusão dessas atividades), é possível identificar quantas horas de trabalho de mão de obra foram aplicadas diretamente em cada macroprocesso da Cadeia de Valor. E a partir dessas horas totais trabalhadas por macroprocesso são estabelecidos os percentuais de rateio dos custos indiretos totais que alocarão esses custos a cada macroprocesso.

No modelo de gerenciamento de custos da ANAC ainda não estão disponíveis as informações relativas aos custos com mão de obra. A inclusão dessas bases de dados ao modelo está prevista para o exercício de 2024, cuja apuração se dará a partir de dados do Programa de Gestão de Desempenho (ANAC+) em conjunto com as informações de folha de pagamento, cuja modelagem de dados já foi iniciada. Também não estão disponíveis ainda os dados de depreciação de bens móveis dos bens em uso pela ANAC, em razão de limitações do Sistema SIADS que ainda não dispõe de função específica para contabilização em centros de custos.

Embora não conste ainda no modelo as informações de custos de mão de obra e da depreciação de bens móveis, a Agência já passou a contar com importantes dados e informações para a gestão, sobretudo, sobre a aplicação dos seus insumos contratados e consumidos, decorrentes da execução orçamentária de despesas discricionárias, bem como daquelas extraorçamentárias, decorrentes do consumo de materiais de almoxarifado e a sua relação com o processo produtivo, cujo apontamento se dá pelo Programa de Gestão de Desempenho, o ANAC+. A seguir, algumas informações de apuração de custos:

Dos custos apurados em 2023, um total superior a R\$ 105 milhões, houve um incremento de apenas 2,62%, em valores nominais, em comparação com o exercício 2022, considerando uma análise do acumulado no ano (análise do tipo *Year to Date*):

Análise YoY / MoM



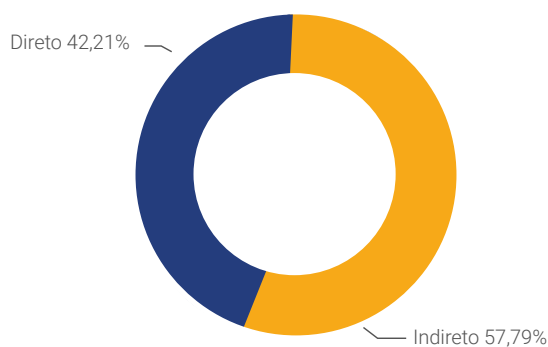
Constatou-se, ainda, que 14% dos insumos consumidos (subitens de despesas orçamentárias) representam 80% do custo total do período:

## Participação dos Insumos no Custo Total



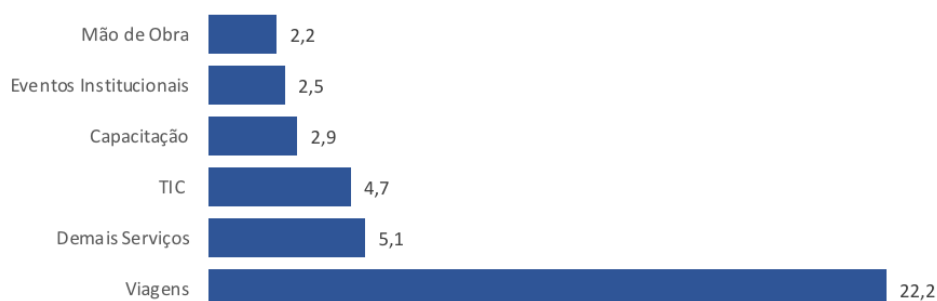
O custo total é composto por parcela relevantes de custos indiretos, em função das unidades prediais instaladas pelo território nacional e por conta de diversos serviços fundamentais para o funcionamento da Agência:

## Custo Total – Composição

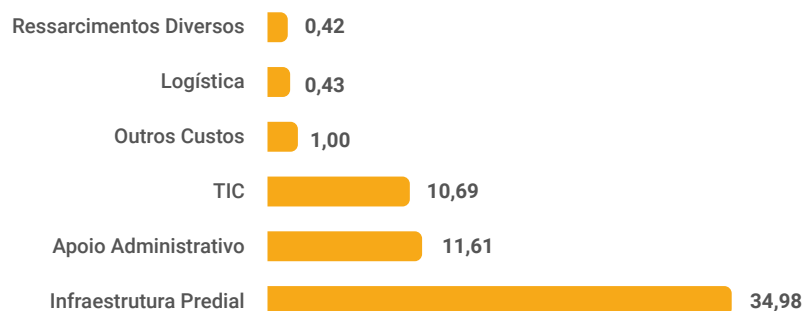


Segregados em itens de custos (grupos de insumos consumidos), os custos diretos e indiretos de maior representatividade estão demonstrados nos gráficos a seguir:

### CUSTOS DIRETOS (MILHÕES DE REAIS)

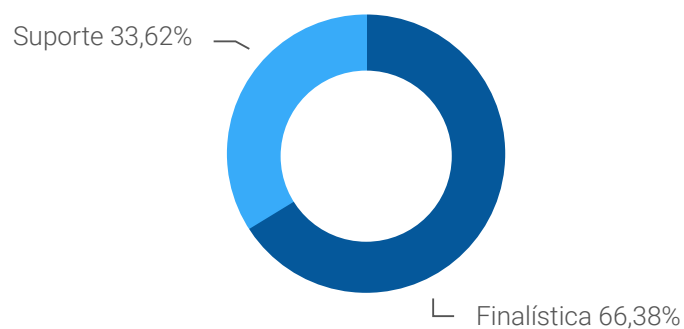


## CUSTOS INDIRETOS (MILHÕES DE REAIS)



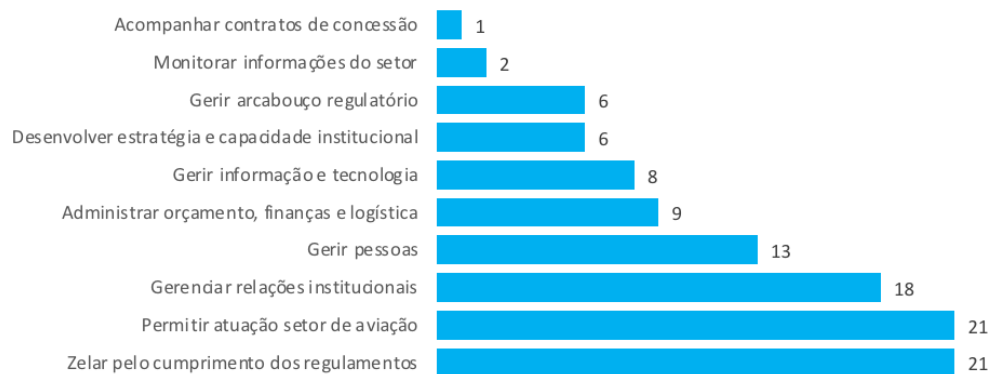
A maior parte dos recursos é consumida nos processos produtivos das unidades organizacionais finalísticas, conforme a seguir demonstrado:

## CUSTO POR ÁREA DE ATUAÇÃO DAS UNIDADES



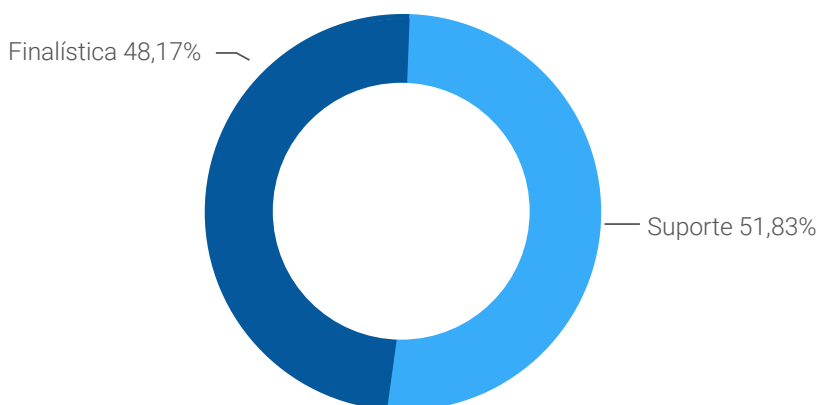
Em 2023, alocados ou apropriados ao processo produtivo da Agência, os custos totais estão distribuídos nos seguintes macroprocessos da Cadeia de Valor:

### CUSTOS POR MACROPROCESSO (MILHÕES DE REAIS)



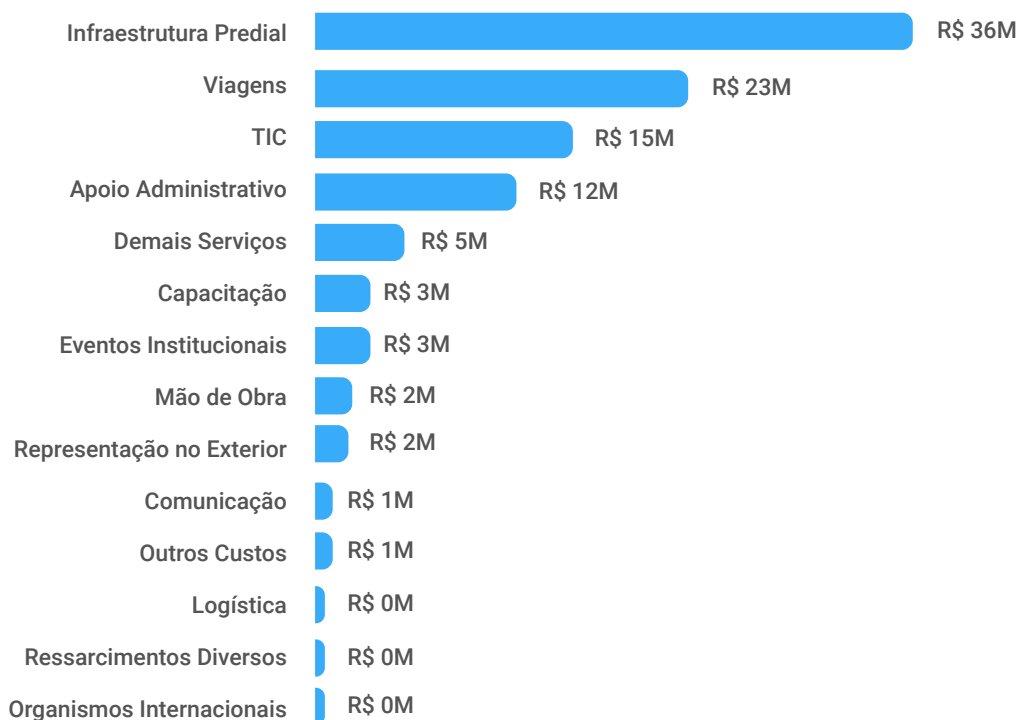
Diferentemente da análise dos custos por área de atuação das unidades organizacionais, sob a ótica da Cadeia de Valor, os recursos foram consumidos, em sua maior parte, nos macroprocessos de suporte, conforme demonstra o gráfico a seguir:

### CUSTO POR ÁREA DE ATUAÇÃO CADEIA DE VALOR



Segregados em itens de custos, os grupos de insumos mais importantes do processo produtivo da Agência estão demonstrados ranking abaixo:

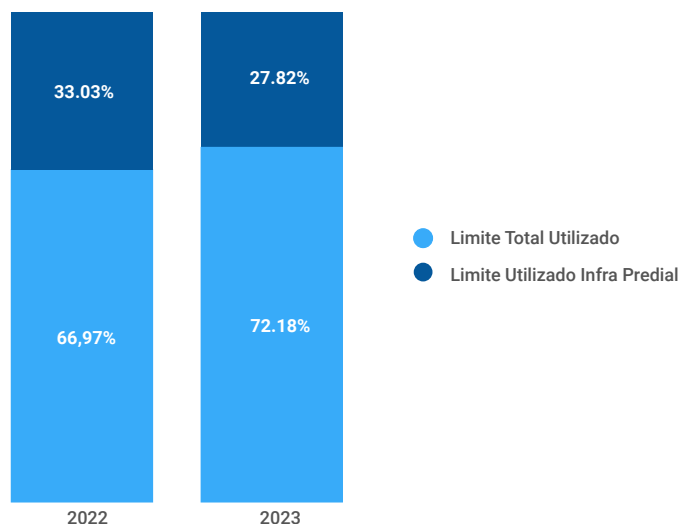
### CUSTOS POR INSUMOS



Conforme mencionado anteriormente, os custos com mão de obra não foram contemplados na apuração de custos do exercício 2023. Portanto, os valores apresentados no gráfico acima correspondem somente aos custos com pessoal em exercício em outros países, cujos subitens de despesas são apurados fora do Sistema SIAPE e já são diretamente contabilizados no SIAFI Web nos centros de custos correspondentes.

Houve uma diminuição nos custos com infraestrutura predial, em decorrência de ações da gestão no que se refere ao compartilhamento de espaços físicos, o que viabilizou uma menor utilização de limites de empenho com gastos fixos prediais, conforme evidencia a relação limite de empenho total versus limite de empenho utilizado em infraestrutura predial:

## RELAÇÃO CUSTOS DE INFRA PREDIAL E LIMITE DE EMPENHO UTILIZADO



Numa análise horizontal anual (*Year over Year*), verifica-se que os custos prediais tiveram redução importante. No ano de 2023 a ANAC efetuou uma diminuição da área total alugada em suas unidades prediais. Com a implementação de espaços compartilhados entre as próprias unidades organizacionais da Agência, é projetada para 2024 uma redução ainda maior que a evidenciada em 2023 no gráfico abaixo:

## CUSTOS PREDIAIS – ANÁLISE HORIZONTAL 2023 X 2022 (YEAR OVER YEAR)

Análise Year over Year



Por fim, o modelo de gerenciamento de custos está evoluindo a cada exercício, buscando aplicar as melhores práticas na gestão de custos para que, o mais breve possível, possa apresentar ainda mais subsídios para o processo de tomada de decisão, priorizando a qualidade do gasto público.

Na esteira de processo de evolução, em 2023, por ocasião do XIII Encontro de Gestão de Custos do Setor Público, a ANAC foi agraciada pela Secretaria do Tesouro Nacional com o Certificado de Boas Práticas em reconhecimento pelo desempenho na qualidade da informação de custos no ano de 2022, no âmbito do Boletim Foco em Custos divulgado no ano de 2023:



## GESTÃO DE LICITAÇÃO E CONTRATOS

Todas as contratações decorrentes de licitações - pregões e demais modalidades - estão sob responsabilidade da unidade central de contratação, na sede da Agência. Já as contratações diretas, foram conduzidas, até 17/10/2023, de forma regionalizada, por 5 unidades contratantes (Unidades Administrativas de Serviços Gerais - UASGs), com a particularidade de que aquelas de âmbito nacional competiram à unidade central e a contratação de cursos de capacitação, nacionais e abertos ao público, cabiam à unidade administrativa da Agência no Rio de Janeiro. Contudo, em decorrência de uma reestruturação interna, a partir de 17/10/2023 todas as contratações convergiram para a unidade central de contratação.

## Associação entre contratações e Objetivos Estratégicos

As contratações mais relevantes estão associadas ao Planejamento Estratégico 2020-2026 da ANAC, conforme correlação com os pertinentes objetivos estratégicos:

Contratação	Objetivo Estratégico
Serviço técnico especializado que contemple o planejamento, a organização e a execução de concurso público.	OE12: Fortalecer a gestão, o desenvolvimento e a valorização das pessoas com foco no desempenho institucional.
Contratação de serviços de gestão, planejamento, organização, recepção, operacionalização, produção e assessoria da Conferência Brasil e Arábia Saudita a ser realizada na cidade do Rio de Janeiro-RJ, nos dias 2, 3 e 4 de outubro de 2023.	OE8: Intensificar a atuação internacional para o alinhamento de normas e melhores práticas do setor.
Contratação de serviços de licenças de software e direitos de atualização para produtos Microsoft utilizados em estações de trabalho, equipamentos servidores e pelos colaboradores da ANAC.	OE11: Aprimorar a gestão da informação para tomada de decisão.
Contratação de serviços de reforma das instalações do 2º andar do palácio da fazenda (Rio de Janeiro/RJ) para as necessidades da ANAC.	OE13: Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva
Realização do treinamento: Jornada de Capacitação Técnica para Servidores e Servidoras com Foco em Acessibilidade Digital e Comunicação Inclusiva.	OE12: Fortalecer a gestão, o desenvolvimento e a valorização das pessoas com foco no desempenho institucional.
Contratação de solução de tecnologia da informação e comunicação de serviços técnicos especializados de pesquisa e aconselhamento imparcial, na forma de subscrição de licenças para acesso ilimitado à base de conhecimento/pesquisas em tecnologia da informação e comunicação.	OE11: Aprimorar a gestão da informação para tomada de decisão.

## Distribuição das contratações e contratações diretas

Durante o exercício de 2023, foram finalizados 247 processos de contratação que representaram um montante de aproximadamente R\$ 48,2 milhões, sendo aproximadamente 79% decorrente de licitações (R\$ 38,2 milhões) e 21% de contratações diretas (R\$ 10 milhões), entre dispensas e inexigibilidades de licitação. Dentre as contratações diretas, as dispensas de pequeno valor (incisos I e II do art. 24 da Lei nº 8.666/93 e incisos I e II do art. 75 da Lei nº 14.133/21) representaram aproximadamente 0,8% do valor total contratado.

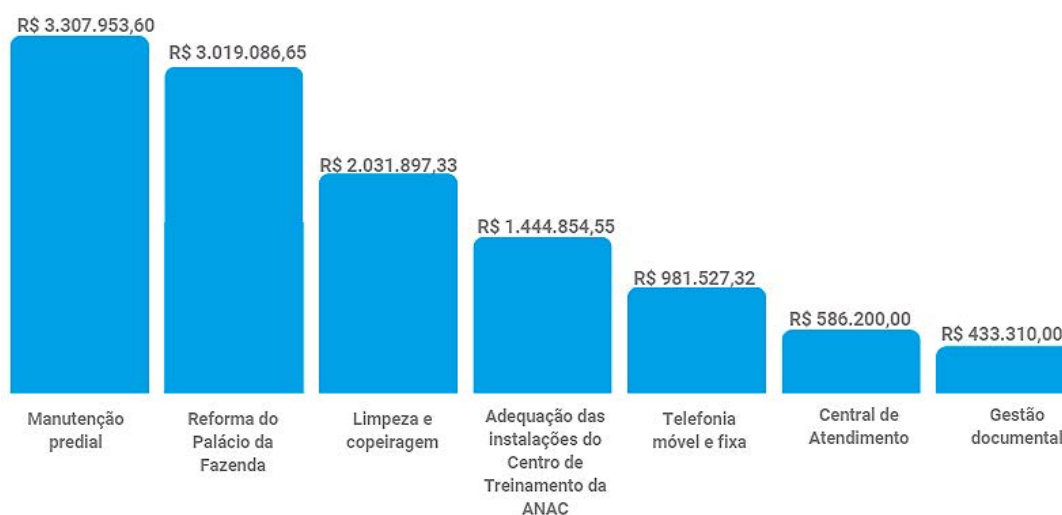
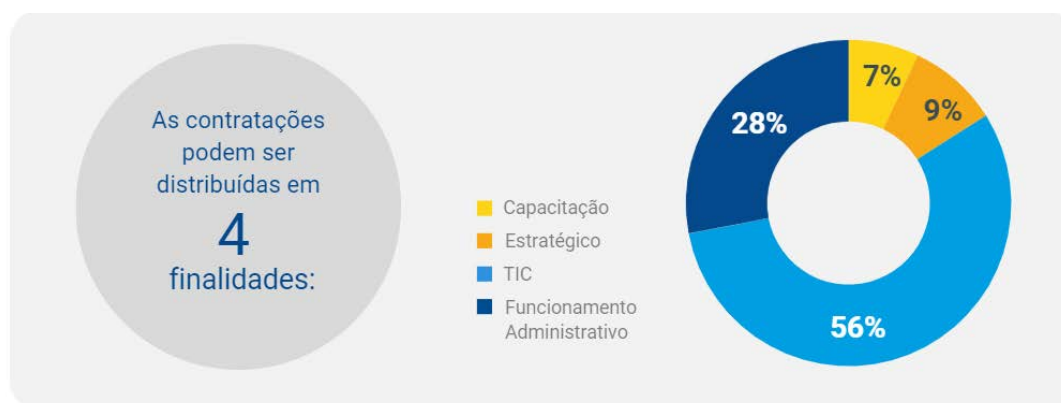
Modalidade de contratação	Total por modalidade	Representatividade	Quantidade de processos	Representatividade
Licitações	R\$ 38.274.283,07	79,4%	34	14%
Contratação direta (exceto pequeno valor)	R\$ 9.939.716,48	20,6%	213	86%
Total contratado	R\$ 48.213.999,55	100,0%	247	100%



As contratações podem ser distribuídas em quatro finalidades:

Finalidade	Licitação	Volume Financeiro	Contratação Direta	Volume Financeiro	Total
Funcionamento Administrativo	R\$ 12.873.899,01	97%	R\$ 405.138,52	3%	R\$ 13.279.037,53
TIC	R\$ 24.016.633,11	88%	R\$ 3.144.149,06	12%	R\$ 27.160.782,17
Estratégico	R\$ 1.383.750,95	33%	R\$ 2.820.135,42	67%	R\$ 4.203.886,37
Capacitação	-	0%	R\$ 3.570.293,48	100%	R\$ 3.570.293,48

O volume financeiro das contratações, em 2023, assim se compõe:





Dentre as contratações diretas evidencia-se o universo de aproximadamente 89% do total:

- a)** aquelas relacionadas à capacitação de servidores, que totalizaram aproximadamente 36% do valor total das contratações diretas, e decorreram do Plano de Desenvolvimento de Pessoas (PDP), que refletiu o planejamento de capacitação dos servidores da ANAC para o exercício;
- b)** o serviço técnico especializado que contemple o planejamento, a organização e a execução de concurso público;
- c)** a aquisição de equipamentos móveis (notebooks), por meio de uma adesão à Ata de Registro de Preços da Central de Compras; e
- d)** a contratação da Gartner do Brasil Serviços de Pesquisa Ltda., para a disponibilização de uma solução de tecnologia da informação e comunicação de serviços técnicos especializados de pesquisa e aconselhamento imparcial.

## Perspectivas relacionadas ao tema

A integral transição para a Nova Lei de Licitações e Contratos – NLLC exigirá que a equipe de licitações evolua rapidamente na curva de aprendizado - assim como todas as áreas envolvidas no procedimento de contratação, em especial os setores demandantes, o que tende, no primeiro momento, a aumentar o tempo de instrução processual, comparativamente ao exercício 2023, em que muitos dos processos ainda foram instruídos com base no regime antigo de contratação. O amadurecimento do plano de contratação anual, com uma adequada gestão de riscos, pode mitigar esse impacto e evitar a interrupção de serviços essenciais à Administração.

Soma-se a desse desafio a recente reestruturação da unidade administrativa da Agência, que resultou na convergência de todo o procedimento de contratação para a unidade central; embora tal medida tenha sido acompanhada por um redimensionamento da equipe, baseada em uma análise de competências dos servidores realocados, incorrer-se-á um período de adaptação, em que pese o amadurecimento do modelo de trabalho remoto na ANAC, que é um facilitador para a integração.

## GESTÃO DO PATRIMÔNIO E INFRAESTRUTURA

### Conformidade legal

Assim como nos exercícios anteriores, identifica-se que em 2023 as unidades da ANAC permaneceram alinhadas com os termos do artigo 37 da Constituição Federal, da Lei nº 4.320/64, do Decreto-lei nº 200/67, da Instrução Normativa nº 205/88, do Decreto nº 9.373/2018 e dos demais instrumentos legais que regem a gestão patrimonial na Administração Pública.

No tocante aos normativos internos, destacam-se o Manual de Procedimento MPR/SAF-060-R01 Gestão do Almoxarifado, o Manual de Procedimento MPR/SAF-061-R01 Gestão do Patrimônio, e, em especial, a Instrução Normativa nº 153, de 06 de fevereiro de 2020, que versa sobre os procedimentos gerais relacionados à administração, controle, uso, fornecimento, responsabilidade, guarda, transferência, cessão, alienação e outras formas de desfazimento de materiais, a serem observados na esfera da Agência Nacional de Aviação Civil.

Destaque-se que, além da legislação acima, há necessidade de obediência à legislação de forma geral.

A respeito das contratações, cabe destacar que a ANAC possui Mapa de Riscos Comuns para contratação de serviços sob o regime de execução indireta, formalizado por meio da Portaria 1.233/2019. Internamente, ainda, estão definidos Manuais de Procedimentos que regem o planejamento e os processos de contratações e aquisições.

Com relação aos mecanismos de controles dos materiais, a Agência faz uso de sistemas estruturantes SIAFI e SIADS, além de promover inventários de conformidade de carga. Já para o controle dos imóveis, utiliza-se o SPIUNet para cadastramento das unidades.

### Principais investimentos de capital (infraestrutura e equipamentos), avaliação do custo-benefício e impacto sobre os objetivos estratégicos

Em 2023, a ANAC investiu R\$ 9,88 milhões em compras e desenvolvimento de softwares, aquisições de equipamentos de tecnologia da informação, de comunicação, mobiliário e equipamentos diversos.

Os investimentos realizados estão alinhados ao objetivo estratégico de “Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva”. Além disso, os investimentos se adequam à estrutura organizacional e ao modelo de distribuição geográfica da Agência.

Abaixo, apresenta-se tabela com lista de investimentos realizados, destacando-se as aquisições de 577 notebooks no valor de R\$ 2.052.389,00 em “Material de TI – Permanente”:

Descrição	Empenhado 2023
EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO	R\$ 22.360,00
APARELHOS E UTENSÍLIOS DOMÉSTICOS	R\$ 1.842,00
EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA	R\$ 106.927,00
EQUIPAMENTOS DE TIC - ATIVOS DE REDE	R\$ 2.399.864,00
APARELHOS E UTENSÍLIOS DOMÉSTICOS	R\$ 180.688,85
MOBILIÁRIO EM GERAL	R\$ 157.371,60
DESENVOLVIMENTO DE SOFTWARE	R\$ 1.493.338,83
AQUISICAO DE SOFTWARE PRONTO	R\$ 1.839.452,97
EQUIPAMENTOS DE ÁUDIO, VÍDEO E FOTO	R\$ 313.198,60
EQUIPAMENTOS, PEÇAS E ACESSÓRIOS AERONÁUTICOS	R\$ 378.679,60
MATERIAL DE TI – CONSUMO (SSD E MEMÓRIAS)	R\$ 105.277,50
MATERIAL DE TI – PERMANENTE	R\$ 2.816.394,00
MOBILIÁRIO EM GERAL	R\$ 65.100,81
PEÇAS NÃO INCORPORÁVEIS À IMÓVEIS	R\$ 3.493,00
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 9.883.988,76</b>

Fonte: Tesouro Gerencial

## Desfazimento de ativos

Em virtude das ações referentes ao projeto de readequação dos escritórios da ANAC, em 2023 foi realizado um trabalho diferenciado e ampliado de saneamento de bens no âmbito da Agência.

Foram levantados junto aos gestores os bens necessários à continuidade de funcionamento das estruturas, sendo os demais bens indicados ao desfazimento. Como resultado das ações, foram doados no exercício de 2023 o total de 11.887 bens no valor atual de R\$ 2.244.503,33 a 43 donatários diferentes, conforme tabela a seguir:

ORIGEM BENS	DONATÁRIO	VALOR ATUAL
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE BAIANÓPOLIS	98.608,78
		4.536,11
RECIFE	MUNICÍPIO DE CAMARAGIBE	15.945,60
		9.829,81
PORTO ALEGRE	MUNICÍPIO DE CACHOEIRINHA	5.255,64
		10.843,09
RIO DE JANEIRO	INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE MATO GROSSO - IFMT (CAMPUS PRIMAVERA DO LESTE)	59.003,61
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE MIMOSO DE GOIÁS	285.871,00
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE PADRE BERNARDO	25.946,22
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE PLANALTINA	32.603,47
BRASÍLIA	COLÉGIO ESTADUAL DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS - FERNANDO PESSOA	8.012,20
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE BURITIS	21.113,81
BRASÍLIA	CASA CIVIL DE SP	2.085,85
BRASÍLIA	CRC PROGRAMANDO O FUTURO	137.493,29
BRASÍLIA	COLÉGIO MILITAR DE BRASÍLIA	40.651,89
BRASÍLIA	COMANDO DE ARTILHARIA DO EXÉRCITO - CENTRO DE INSTRUÇÃO DE ARTILHARIA DE MÍSSEIS E FOGUETES	28.173,83
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE RUBIATABA	13.490,71
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DO NOVO GAMA	8.747,77
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE SARDOÁ	6.732,55
RIO DE JANEIRO	MUNICÍPIO DE SARDOÁ	6.082,01
BRASÍLIA	HOSPITAL UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA - HUB - UNB	10.395,09
RIO DE JANEIRO	FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ - FIOCRUZ	221.385,77
RIO DE JANEIRO	INSTITUTO NOVA ÀGORA DE CIDADANIA - INAC	110.753,58
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE LUIS EDUARDO MAGALHÃES	121.039,64
RIO DE JANEIRO	MARINHA DO BRASIL - GRUPAMENTO DE FUZILEIROS NAVAIS DO RIO DE JANEIRO	22.677,54
RIO DE JANEIRO	MARINHA DO BRASIL - 1º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS DE EMPREGO GERAL DO OESTE	31.249,18
RIO DE JANEIRO	MUNICÍPIO DE QUEIMADOS	94.609,78
RIO DE JANEIRO	POLÍCIA MILITAR-RJ, 12º BPM	26.454,07
SÃO PAULO	MUNICÍPIO DE LUIS EDUARDO MAGALHÃES	56.971,16
RECIFE	INSTITUTO DE INOVAÇÃO E ECONOMIA CIRCULAR - CRC RECIFE	24.517,96
RECIFE	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL - 4ª RF	26.279,97
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE ANGICAL	26.650,46
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE CATOLÂNDIA	21.427,49

ORIGEM BENS	DONATÁRIO	VALOR ATUAL
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE LUZIÂNIA	42.722,38
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE WANDERLEY	36.036,77
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE CRISTÓPOLIS	79.753,27
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE COTEGIPE	30.185,05
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE CORUMBÁ DE GOIÁS	63.538,67
PORTO ALEGRE	NÚCLEO COMUNITÁRIO E CULTURAL DE BELÉM NOVO	12.719,99
SÃO PAULO	MUNICÍPIO DE BAURU	74.669,99
RIO DE JANEIRO	MUNICÍPIO DE LUIS EDUARDO MAGALHÃES	95.440,40
SÃO PAULO	CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA - ETEC PROFª ILZA NASCIMENTO PINTUS	11.173,60
SÃO PAULO	INSTITUTO NOVA ÀGORA DE CIDADANIA - INAC	133.943,92
SÃO PAULO	INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO SUL DE MINAS GERAIS (CAMPUS POUSO ALEGRE)	16.367,18
BRASÍLIA	MUNICÍPIO DE NOVA CRIXÁS	23.621,23

## Locações de imóveis e equipamentos

Para o desenvolvimento de suas atividades em 2023, a Agência ocupou imóveis locados em Brasília, São Paulo e em São José dos Campos. Para tanto, arcou com despesa de R\$ 18,04 milhões - valores atualizados pelo IPCA.

Evolução das despesas de locação na Agência:

ANO	VALOR ATUALIZADO PELO IPCA (ANO-BASE 2023) – EM MILHÕES
2014	56,27
2015	49,27
2016	41,89
2017	32,96
2018	27,49
2019	28,61
2020	17,09
2021	19,87
2022	21,08
2023	18,04

Na análise da tabela, destaca-se a redução do índice de crescimento dos dispêndios com despesas de locação, resultado da devolução dos andares da ANAC em São Paulo. Além disso, desde outubro de 2022, a Unidade do Rio de Janeiro passou a ocupar imóvel compartilhado pelo Ministério da Fazenda, deixando de arcar com despesas de locação de terceiros.

Quanto à locação de equipamentos, a Agência se vale de contrato de terceirização de frota para o deslocamento dos servidores quando em serviço, nas modalidades de veículo eventual e TaxiGov, sendo que para este item houve desembolso de R\$ 1.776.362,88 no ano de 2023.

Entre os gêneros de equipamentos empregados mediante locação estão as impressoras, cujos gastos têm experimentado uma contínua redução, influenciada pelo uso do SEI e, mais recentemente, pela adoção do trabalho remoto.



## Mudanças e desmobilizações relevantes

No exercício de 2023, deu-se início à readequação da infraestrutura da Agência como parte integrante do abrangente pacote de iniciativas do programa ANAC do Amanhã. O propósito primordial é alinhar os escritórios e a política de utilização de equipamentos com o novo panorama de trabalho, consolidando assim o Programa de Gestão por Desempenho (ANAC+).

Na primeira etapa da iniciativa, procedeu-se à redução do número de andares nos edifícios da ANAC em Brasília (DF) e em São Paulo (SP). A alteração mais significativa advinda da otimização dos espaços nos escritórios é a transição para o uso compartilhado das estações de trabalho por parte dos servidores e gerentes, eliminando as baias individuais. Essa medida não apenas proporciona economia de recursos públicos, mas também promove um ambiente de trabalho mais alinhado com o modelo de gestão adotado pela Agência, fomentando uma cultura de colaboração e interação entre os servidores e colaboradores.

Em outubro de 2023, foram restituídos seis andares na representação regional de São Paulo, e todas as atividades transcorreram conforme o planejamento estabelecido. Com essa readequação, a ANAC em São Paulo passa a ocupar apenas três pavimentos, resultando em uma redução significativa de 59% nos custos da infraestrutura predial, englobando serviços de manutenção, limpeza e vigilância, o que representa uma economia aproximada de R\$ 3,4 milhões por ano.

No que diz respeito a Brasília, dos 7 (sete) andares que a ANAC ocupa no imóvel locado, permanecerá com apenas 4 (quatro). Um dos andares já foi devolvido para o proprietário, outro encontra-se em processo de vistoria para a entrega e o terceiro está com as obras para a devolução em andamento. Com a ação, estima-se uma economia aproximada de R\$ 1,6 milhão por ano.

A devolução de andares, tanto em Brasília como em São Paulo, gerou um substancial volume de bens para o desfazimento. Esses itens foram doados, conforme informações constantes do item “Desfazimento de Ativos” desse relatório.

## Principais desafios e ações futuras

Para o exercício de 2024, foram identificados vários desafios, a saber:

- > concluir a devolução dos andares na ANAC Sede, em Brasília;
- > promover a realização de chamamento público para prospecção de novo imóvel para a ANAC em São José dos Campos, com vistas a adequar as instalações da unidade ao novo panorama de trabalho da Agência;
- > promover a modernização das instalações da ANAC Recife;
- > dar continuidade à readequação dos espaços, mobiliário e equipamentos dos escritórios da ANAC, em virtude da consolidação do trabalho remoto por uma parcela significativa dos servidores;
- > dar continuidade ao saneamento de bens móveis, que se tornaram inservíveis em virtude da mudança da Unidade do Rio de Janeiro, além de outros bens identificados nas demais unidades, em virtude do trabalho remoto e desgaste pelo uso;
- > efetivação do saneamento de bens de consumo, devido a implantação do almoxarifado virtual nas unidades;
- > dar continuidade a indicação da destinação das aeronaves remanescentes na carga da Agência, elaboração de aditivos aos contratos das aeronaves doadas, bem como destinação dos remanescentes das aeronaves doadas em desuso;
- > concentrar a gestão de almoxarifado e patrimônio em uma única unidade, minimizando o dispêndio de mão-de-obra com essas atividades; e
- > manter o nível de investimento em infraestrutura de tecnologia da informação com perspectiva de redução das dotações orçamentárias.



## Sustentabilidade ambiental

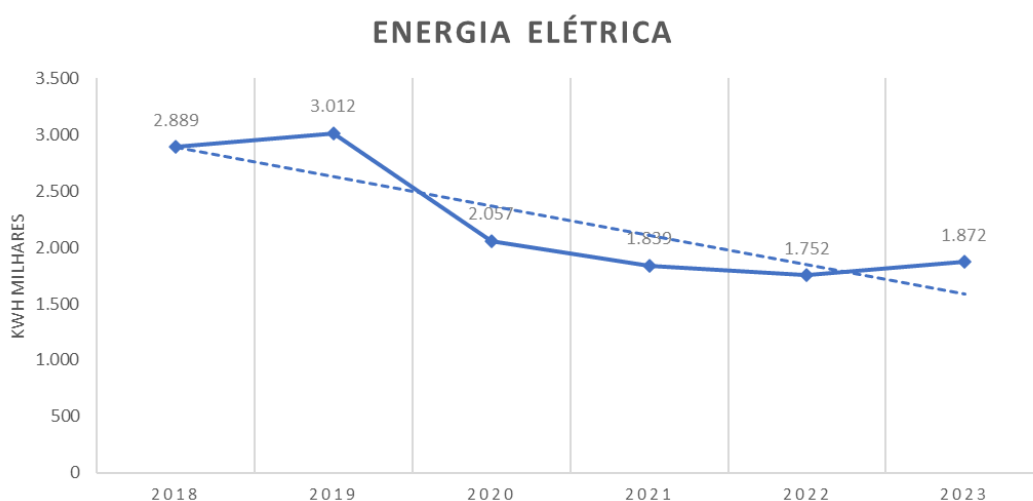
No âmbito da gestão interna da ANAC, são adotados critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens e contratação de obras e serviços, em acordo com a legislação relacionada.

Todos os editais para aquisições de bens e contratação de obras e serviços preveem os “critérios de sustentabilidade”, conforme modelos disponibilizados pela AGU.

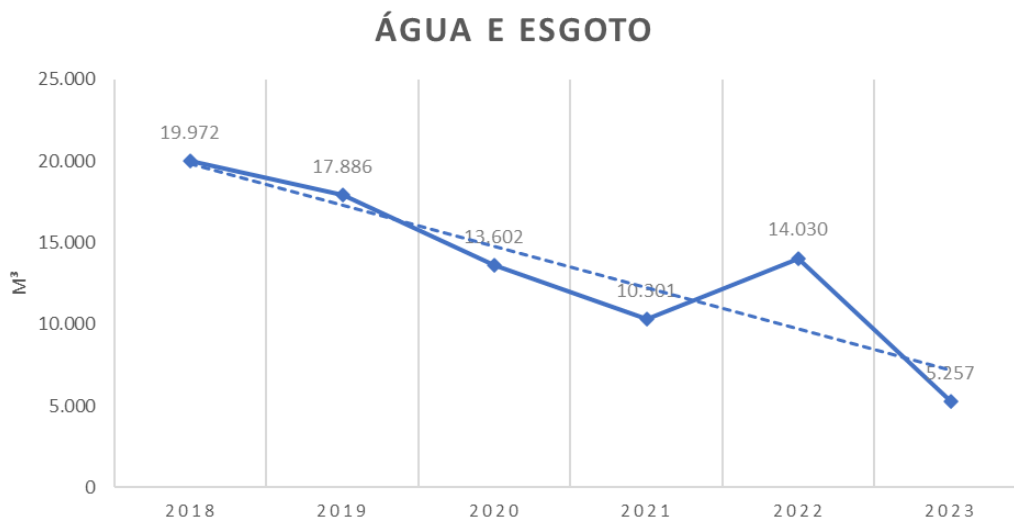
Adicionalmente, são adotadas práticas diárias de sustentabilidade e racionalização dos gastos em processos de aquisição de bens, na contratação de serviços ou obras, além de realizar ações com vistas à economia da manutenção e operacionalização predial, redução do consumo de energia e água, utilização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

Além dos critérios de sustentabilidade nas contratações e aquisições, a ANAC instituiu o Plano de Logística Sustentável, que congrega iniciativas de sustentabilidade em sentido amplo. São apresentados abaixo alguns dos resultados.

### a) Energia Elétrica (kwh):

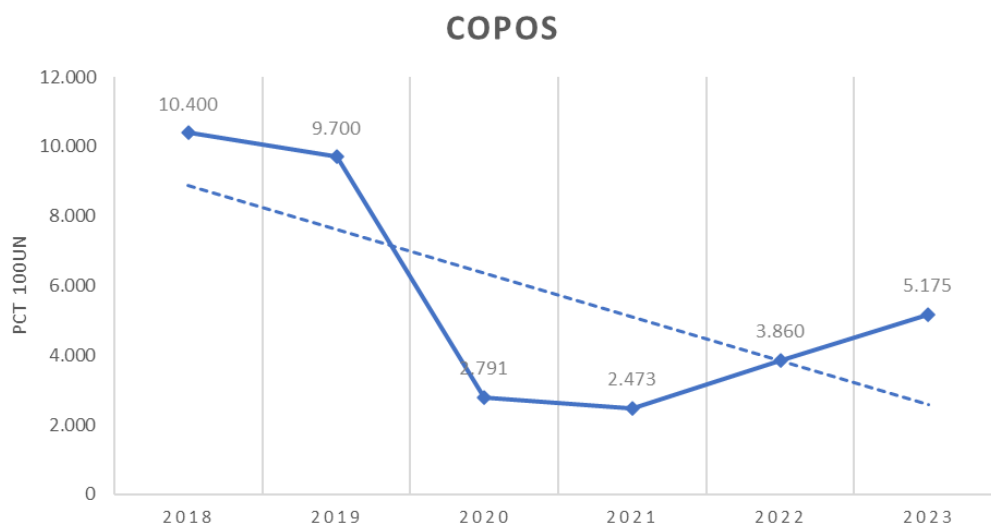


## b) Água e esgoto (m³):



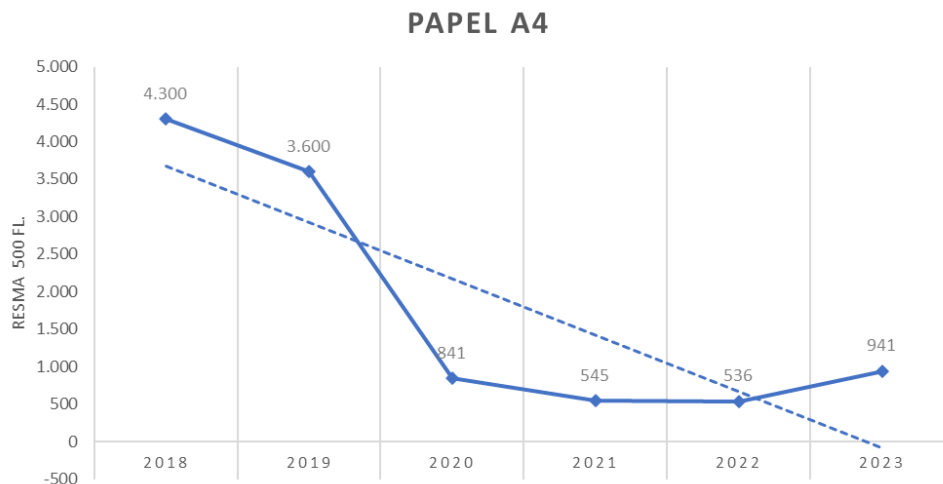
\* A diminuição do consumo de água do exercício de 2023 em relação ao exercício de 2022 deve-se a mudança da Regional do Rio de Janeiro. O consumo da regional, historicamente, elevava os valores apresentados. O consumo de água não é individualizado no prédio do Palácio da Fazenda e o pagamento é realizado por meio de rateio. Assim, para cálculo do consumo de água usou-se o mesmo índice do valor proporcional do condomínio.

## c) Copos descartáveis (pacote com 100 unidades):



\* O aumento do número de copos do exercício de 2023 em relação ao exercício de 2022 deve-se ao aumento da frequência os números de servidores em trabalho híbrido ou presencial nas instalações da ANAC.

d) Papel A4 (resma com 500 folhas):



## INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS

As demonstrações contábeis da ANAC compreendem um único órgão composto por oito unidades gestoras que possuem movimento no Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal – SIAFI, dentre as quais está incluído o Fundo Aeroviário. As demonstrações contábeis da ANAC são as seguintes:

Balanço Patrimonial – evidencia os ativos e passivos da agência;

- > Balanço Orçamentário – traz a informação do orçamento aprovado em confronto com sua execução, ou seja, a receita prevista versus a arrecadada, e a despesa autorizada versus a executada;
- > Balanço Financeiro e a Demonstração dos Fluxos de Caixa – visam demonstrar o fluxo financeiro no período, ou seja, as entradas de recursos em confronto com as saídas;
- > Demonstração das Variações Patrimoniais – apura o resultado patrimonial do período, mediante a confrontação das Variações Patrimoniais Aumentativas (receitas) com as Variações Patrimoniais Diminutivas (despesas); e
- > Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido – divulga as variações do Patrimônio Líquido, bem como sua evolução no período.

Dessas demonstrações contábeis é possível extrair informações como a situação patrimonial, o resultado orçamentário, o desempenho e os fluxos de caixas acerca da situação financeira da Agência, cujas informações mais relevantes serão abordadas em seguida.

Quanto a situação financeira da ANAC, no exercício de 2023, houve uma geração líquida de caixa superior a R\$ 237 milhões, cuja variação é apresentada na tabela a seguir.

## Geração líquida de caixa (análise horizontal)

R\$

	31/12/2023	31/12/2022	AH (%)
Geração Líquida de Caixa	237.266.097,49	314.234.781,48	-24,49

Fonte: SIAFI, 2023 e 2022.

Apurada na Demonstração dos Fluxos de Caixa (DFC), a geração líquida de caixa é o resultado entre o total de ingressos de recursos financeiros (entradas efetivas no caixa) menos o total de dispêndios de recursos financeiros (saídas efetivas do caixa), independente do período de competência a que se referem.

Uma das causas da variação negativa de 24,49%, na comparação com o exercício financeiro anterior, foi a redução da arrecadação da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil, sob o efeito da nova tabela de valores para recolhimento desse tributo. Os novos valores da TFAC entraram em vigência a partir de 31/03/2022, em decorrência da Lei Nº 14.368/2022, do Voo Simples. Como efeito, houve uma redução de 22,9% no ingresso de recursos desta receita tributária, na comparação entre o exercício 2023 e o ano anterior.

Além da redução na arrecadação de Taxas de Fiscalização da Aviação Civil, o importante incremento em alguns desembolsos operacionais, como nos casos das despesas com diárias e transportes contribuíram para uma variação negativa na geração líquida de caixa na comparação com o ano anterior. Em razão das características das atividades operacionais da Agência, esses insumos são fundamentais.

Especificamente em relação ao impacto das receitas na situação financeira da Agência, embora se constate redução na arrecadação de TFACs, um dos propósitos do Programa Voo Simples é justamente a adequação das taxas a serem pagas à realidade da aviação civil e à regulamentação tributária vigente, considerando que, na avaliação da Agência, os altos valores antes previstos de algumas TFACs se mostravam desproporcionais a ponto de inviabilizar a realização de certas atividades pelos regulados. Portanto, a redução de taxas tem como objetivo a melhoria do ambiente de negócios e o desenvolvimento do setor.

## Evolução das principais receitas orçamentárias

A seguir, o desdobramento das receitas orçamentárias do exercício 2023, já descontada a parcela de 30% de Desvinculação de Receitas da União (DRU), nos casos em que se aplica (taxas e contribuições):

R\$

	31/12/2023	31/12/2022	AH (%)
Remuneração de Depósitos Bancários	226.699.289,75	195.955.423,40	15,69
Contribuição para o Ensino Aeroviário	221.869.213,84	182.287.712,74	21,71
Multas Previstas em Legislação Específica e Contratos	20.519.388,33	21.909.016,75	-6,34
Taxas de Inspeção, Controle e Fiscalização	14.595.881,59	18.935.884,44	-22,92
Demais Receitas	632.973,62	236.238,60	167,94
<b>Total</b>	<b>484.316.747,13</b>	<b>419.324.275,93</b>	<b>15,50</b>

Fonte: SIAFI, 2023 e 2022.

Considerando apenas a receita líquida total das fontes de recursos vinculadas à ANAC (incluindo o Fundo Aeroviário), já descontada a Desvinculação das Receitas da União (DRU), verifica-se uma variação positiva de 15,5% na arrecadação total, embora tenha havido uma redução marcante na arrecadação das Taxas de Fiscalização da Aviação Civil, por conta da redução dos valores da TFAC estabelecida pela Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022.

Compensando a redução da arrecadação das Taxas de Fiscalização da Aviação Civil, as receitas com contribuições sociais têm sido incrementadas sistematicamente, fato que vai ao encontro da melhora do setor aéreo no ano de 2023, conforme dados do transporte aéreo publicados pela ANAC. O crescimento do transporte aéreo no Brasil traz resultados positivos para a arrecadação da Agência, sobretudo de contribuições sociais que incidem sobre a folha de pagamento do setor aeroviário.

No todo, a variação positiva de 15,5% na receita arrecadada, já descontada a parcela dos recursos ordinários de Desvinculação das Receitas da União, incrementou as disponibilidades da Agência, conforme demonstra a análise horizontal na tabela a seguir.

## Caixa e equivalentes de caixa (análise horizontal)

R\$

	31/12/2023	31/12/2022	AH(%)
Aplicações Financeiras	2.235.271.820,13	2.003.504.577,25	11,57
Limite de Saque	34.890.364,02	29.387.593,83	18,72
Demais Saldos de Caixa	56.512,33	60.427,91	-6,48
<b>Total</b>	<b>2.270.218.696,48</b>	<b>2.032.952.598,99</b>	<b>11,67</b>

Fonte: SIAFI, 2023 e 2022.

De Caixa e Equivalentes, destaca-se o saldo das aplicações financeiras que são efetivadas a partir do momento em que o Tesouro Nacional realiza os repasses das receitas arrecadadas com taxas, multas e contribuições sociais. A partir da aplicação dos recursos, tem-se as receitas financeiras decorrentes da remuneração das disponibilidades aplicadas na Conta Única com base na Taxa Referencial do Tesouro Nacional. A seguir, o saldo de aplicações financeiras por fonte de recursos.

## Recursos da Conta Única aplicados por fonte – composição (análise horizontal)

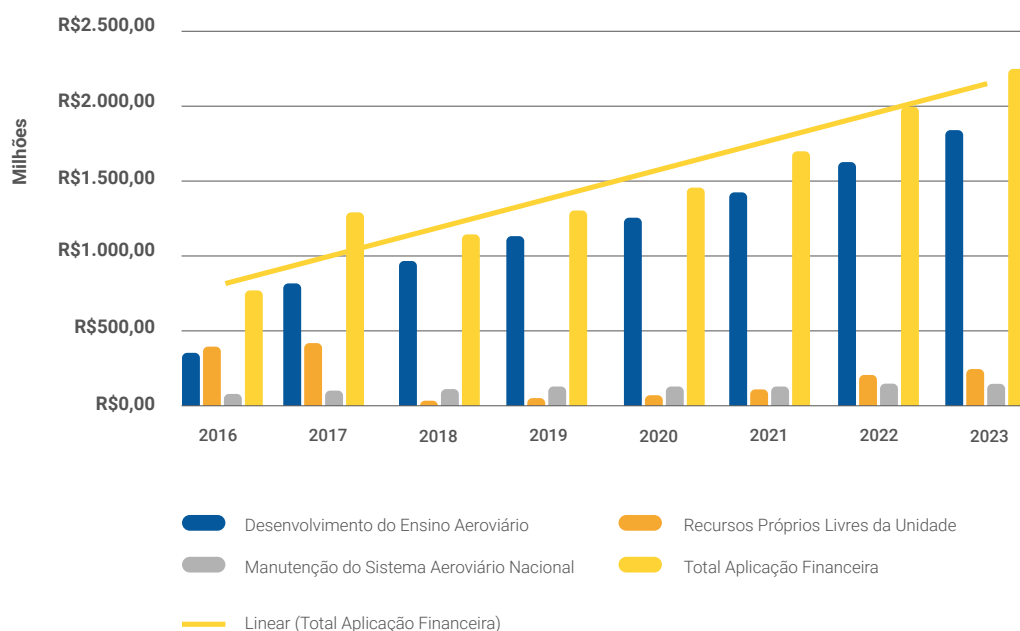
R\$

	31/12/2023	31/12/2022	AH (%)
Desenvolvimento do Ensino Aeroviário	1.830.986.581,47	1.637.986.581,47	11,78
Recursos Próprios Livres da Unidade	251.745.347,06	212.978.104,18	18,20
Manutenção do Sistema Aeroviário Nacional	152.539.891,60	152.539.891,60	0,00
<b>Total</b>	<b>2.235.271.820,13</b>	<b>2.003.504.577,25</b>	<b>11,57</b>

Fonte: SIAFI, 2023 e 2022.

Ao longo dos últimos exercícios financeiros, a receita de contribuições vem compondo a Reserva de Contingência prevista na Lei Orçamentária Anual. A Reserva de Contingência é destinada ao atendimento de passivos contingentes e outros riscos e eventos fiscais imprevistos, o que implica em limitações para o emprego desses recursos. Para o exercício de 2023, comparando receita orçamentária líquida de contribuições e a dotação atualizada com uso de recursos advindos dessa fonte, enquanto a arrecadação líquida foi superior a R\$ 226 milhões, a dotação atualizada em despesas discricionárias foi de R\$ 8,4 milhões, o que explica o saldo acumulado de disponibilidades, conforme demonstra gráfico a seguir:

## Saldo de aplicações por fonte de recursos



Fonte: SIAFI.

Como as receitas com contribuições sociais integram parcela relevante das disponibilidades que são objeto de aplicação financeira, a ANAC possui como importante fonte de recursos a realização de receitas financeiras. Por conta de os ingressos em caixa serem maiores que os dispêndios, a receita financeira arrecadada tem sido uma importante fonte dos recursos para aplicação nas operações da Agência. Em 2023, as receitas financeiras tiveram um incremento de 15,69% na comparação com ano anterior.

Em resumo, os ingressos de caixa decorrentes das atividades das operações da ANAC contemplam as seguintes fontes de recursos, preponderantemente:

- > Receitas de contribuições sociais, cuja destinação é vinculada ao ensino aeroviário;
- > Receita com taxas decorrentes das atividades de fiscalização, homologação e registros;
- > Receitas com multas aplicadas por infrações ao Código Brasileiro de Aeronáutica;
- > Recursos financeiros arrecadados pela ANAC em aplicações financeiras; e
- > Repasses financeiros de outras fontes de recursos destinados ao custeio de despesas de pessoal efetuados pelo Tesouro Nacional.

A seguir, a composição das fontes de recursos empregadas nos desembolsos voltados para as atividades operacionais no exercício de 2023:

## Recursos consumidos nas atividades operacionais – função transportes (análise vertical)

R\$

	31/12/2023	AV (%)
Recursos Livres da União	253.712.223,91	57,80%
Recursos Próprios Livres da Unidade	152.258.600,04	34,69%
Recursos Livres da Unidade	11.755.107,59	2,68%
Manutenção do Sistema Aeroviário Nacional	17.397.307,35	3,96%
Desenvolvimento do Ensino Aeroviário	3.810.037,42	0,87%
<b>Total Geral</b>	<b>438.933.276,31</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: SIAFI, 2023.

Em maior valor, os recursos primários de livre alocação são repasses do Tesouro Nacional que são empregados nos desembolsos das obrigações relativas às despesas de pessoal. Além desses, a tabela evidencia que os recursos obtidos pelas aplicações financeiras (Recursos Próprios Livres da Unidade) compreendem importante fonte para os desembolsos efetuados nas atividades operacionais da agência.

Especificamente no caso dos fluxos consumidos nas atividades de investimentos, não há ingressos de Receitas de Capital, apenas saídas de caixa que foram empregadas, preponderantemente, nos pagamentos de obrigações relativas a gastos com TIC, contratados no exercício de 2023 e referentes a Restos a Pagar. O total de dispêndios no fluxo de investimentos para 2023 foi de pouco mais de R\$ 4,6 milhões.

Dos ingressos que impactam diretamente na situação financeira da Agência, cumpre ressaltar aqueles que decorrem de importante fato contábil, o de recebimento créditos a receber reconhecidos como Ativos.

Dentre as receitas das ANAC, as multas relativas ao exercício do poder de polícia correspondem às transações sem contraprestação que ensejam o reconhecimento de ativos a receber de maior relevância. Essas multas são sanções impostas às infrações cometidas contra o Código Brasileiro de Aeronáutica.



Da mesma forma, as sanções impostas pelo descumprimento dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária também correspondem a relevantes ativos passíveis de reconhecimento nas demonstrações contábeis da ANAC.

Em consonância com a norma contábil, a mensuração inicial desses créditos a receber deve ocorrer a partir do momento em que houver a decisão da autoridade competente acerca da sanção pecuniária, após o esgotamento dos efeitos suspensivos de cobrança. Ocorrido seu reconhecimento inicial, devem ser acrescidos os juros e atualizações monetárias, também reconhecidas pelo regime de competência.

Já no caso da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil, esta é arrecadada mediante lançamento por homologação, ou seja, em termos práticos significa que o contribuinte efetua o pagamento do tributo para, posteriormente, apresentar sua demanda de serviço público a ser prestado pela Agência. Conforme a Resolução ANAC nº 653/2021, o lançamento por homologação da TFAC é processado nas situações em que for exigido do regulado o pagamento integral e antecipado desse tributo relativo à contraprestação de serviços por parte da Agência. Homologado o pagamento da taxa, o crédito tributário é extinto, e as áreas finalísticas da ANAC procedem com a alocação da taxa paga, vinculando o tributo arrecadado à contraprestação pleiteada pelo agente regulado. Como consequência, o momento exato da ocorrência do fato gerador não é conhecido e, portanto, a Variação Patrimonial Aumentativa é contabilizada tão somente no momento da arrecadação, tendo em vista que nos lançamentos por homologação é verificada a impossibilidade de se individualizar o devedor, e o consequente registro em conta de ativo decorrente da escrituração do respectivo crédito, conforme prevê o art. 88 da Lei nº 4.320/1964.

No Balanço Patrimonial da ANAC, os créditos a receber não estão reconhecidos segundo a ocorrência do seu fato gerador (dependente ou independente da realização da receita orçamentária). Situação comum a outras autarquias federais, as soluções tecnológicas disponíveis inviabilizam a escrituração contábil segundo as normas de contabilidade, em razão de informações intempestivas e inconsistentes, o que dificulta a correta composição patrimonial desses ativos, bem como o acompanhamento dos fatos posteriores, como a arrecadação e a própria baixa que porventura venha a ocorrer, como pagamentos e prescrições.

Parte das inconsistências guarda relação com aqueles créditos a receber que estão em regime de parcelamento, uma vez que as baixas das parcelas pagas somente ocorrem no sistema de gestão ao final do prazo de parcelamento. As limitações do sistema também impedem que se faça uma conciliação entre os valores arrecadados que são extraídos do sistema gerencial com os saldos da arrecadação líquida da receita realizada no SIAFI.

A partir do banco de dados do atual sistema foram levantados os estoques de créditos a receber da ANAC, para que se possa efetuar o devido reconhecimento de ativos. Como resultado desse plano de trabalho para eliminar as inconsistências nas demonstrações contábeis, no ano anterior

foram inventariados e calculados os estoques de multas recebíveis de curto prazo e ainda não inscritos em Dívida Ativa até a data-base de 31/12/2022, resultando no reconhecimento de R\$ 1,8 milhões no Balanço Patrimonial.

O critério para o reconhecimento como créditos a receber de curto prazo tomou por base a data de vencimento para pagamento de cada multa a receber proveniente das infrações cometidas contra o Código Brasileiro de Aeronáutica, ou seja, os créditos oriundos de multas que estavam, até o encerramento do exercício anterior, dentro do prazo legal para pagamento foram reconhecidos como créditos a receber do Ativo Circulante.

Embora tenha havido o reconhecimento dos estoques de multas a receber na data-base de 31/12/2022, entre a abertura e o encerramento do exercício 2023, não estão integralmente refletidos nas demonstrações contábeis os registros contábeis aplicáveis a cada evento de movimentação ou alteração do status do crédito a receber, quais sejam, reconhecimento novas de multas aplicadas no exercício de 2023 (VPA), das atualizações de juros de mora por competência (VPA), baixas por cancelamentos (VPD), baixas por recursos com efeitos suspensivos (VPD), baixas por recebimentos (débito em VPA pela realização da receita orçamentária) e inscrições em Dívida Ativa (fato permutativo). No 4º trimestre/2023, não há registros a débito e a crédito nos estoques a receber de curto prazo.

Durante o exercício de 2023 ainda foram necessários alguns ajustes nas rotinas de contabilização dos créditos a receber e foram adotadas medidas saneadoras para viabilizar o reconhecimento desses ativos com vistas a garantir que as demonstrações contábeis tenham representação fidedigna. Como resultado, no encerramento do exercício de 2023 o Balanço Patrimonial demonstra créditos a receber de multas administrativas na ordem de R\$ 28,7 milhões, em fase administrativa, e de curto prazo, ou seja, anterior à inscrição em Dívida Ativa.

Por outro lado, as multas administrativas aplicadas no âmbito dos contratos de fornecimento e de serviços prestados por fornecedores da Agência ainda não estão reconhecidas nas demonstrações financeiras, cujos procedimentos serão objeto de medidas saneadoras pela gestão de créditos a receber.

Às multas e taxas também são aplicáveis as regras de consolidação das contas, ou seja, a segregação dos valores das transações que devem ser incluídas e excluídas no processo de elaboração das demonstrações consolidadas pela Secretaria do Tesouro Nacional. Para que essa segregação seja possível, a escrituração deve observar o detalhamento das contas contábeis previsto no Plano de Contas Aplicado ao Setor Público – PCASP. Esse procedimento também resta prejudicado em razão das limitações de sistema, uma vez que dentre os agentes regulados pela Agência estão incluídos órgãos e entidades integrantes do orçamento fiscal de entes municipais, do Distrito Federal e dos demais estados da Federação.

Além de créditos a receber de curto prazo, há aqueles a receber vencidos e não pagos, em fase administrativa e aqueles que foram inscritos em Dívida Ativa, ambos classificados com Ativos de Longo Prazo conforme tabela a seguir.

## Créditos a longo prazo – composição (análise horizontal)

R\$

	31/12/2023	31/12/2022	AH (%)
Dívida Ativa Não Tributária	681.038.560,61	674.376.911,55	0,99
Créditos a Receber em Fase Administrativa	103.810.690,55	93.897.172,85	10,56
Ajustes para Perdas em Créditos a Longo Prazo	-66.370.214,35	-66.370.214,35	0,00
<b>Total</b>	<b>718.479.036,81</b>	<b>701.903.870,05</b>	<b>2,36</b>

Fonte: SIAFI, 2023 e 2022.

Em 31/12/2023, o Balanço Patrimonial evidencia um saldo superior a R\$ 718 milhões composto por créditos a receber a longo prazo em fase administrativa créditos a receber já inscritos em Dívida Ativa.

Devido às limitações do Sistema de Gestão de Créditos, não há informações que possibilitem o reconhecimento de créditos a receber de forma fidedigna e tempestiva. Uma limitação tecnológica importante é a inexistência de integração entre os Sistema de Gestão de Créditos e o Sistema Sapiens-Dívida da Advocacia-Geral da União. Tal fator dificulta a conciliação entre os valores arrecadados extraídos do Sistema de Gestão de Créditos com os saldos da arrecadação líquida da receita realizada no SIAFI.

Especificamente em relação aos créditos a receber a longo prazo não inscritos em Dívida Ativa, o saldo reconhecido compreende multas a receber aplicadas em concessionárias de infraestrutura aeroportuária, em razão do descumprimento de cláusulas previstas nos contratos de concessão, bem como multas a receber aplicadas aos regulados por conta de infrações contra o Código Brasileiro de Aeronáutica.

A partir do banco de dados do atual sistema foram levantados os estoques de créditos a receber da ANAC, para que se possa efetuar o devido reconhecimento de ativos. Como resultado desse plano de trabalho para eliminar as inconsistências nas demonstrações contábeis, no exercício anterior foram inventariados e calculados os estoques de multas recebíveis de longo prazo e ainda não inscritos em Dívida Ativa até a data-base de 31/12/2022, resultando no reconhecimento de R\$ 93,8 milhões no Balanço Patrimonial.

O critério para o reconhecimento como créditos a receber de longo prazo tomou por base a data de vencimento para pagamento de cada multa a receber proveniente das infrações contra o Código Brasileiro de Aeronáutica ou pelo descumprimento de contratos de concessão. Ou seja, os créditos oriundos de multas que até o encerramento do exercício de 2022 não tinham sido recebidos dentro do prazo legal para pagamento foram reconhecidos como créditos a receber do Ativo Não Circulante.

Como medida saneadora visando a representação fidedigna dos créditos a receber, a partir do reconhecimento inicial das multas administrativas que foram aplicadas, até o encerramento do 4º trimestre/2023, o saldo de créditos a receber com prazo de vencimento expirado corresponde a R\$ 103,8 milhões.

Passando a abordar os créditos inscritos em Dívida Ativa, por ser a ANAC uma autarquia, os créditos não recebidos na fase administrativa são encaminhados à Procuradoria-Geral Federal (órgão da Advocacia-Geral da União) para inscrição em Dívida Ativa, cujos procedimentos estão normatizados pelo Decreto nº 9.194, de 07 de novembro 2017, bem como pela Portaria PGF Nº 323, de 07 de maio de 2018. Uma vez remetidos à PGF/AGU, os créditos a receber passam a ser controlados por meio do sistema de gestão de Dívida Ativa denominado Sapiens-Dívida.

Entretanto, conforme dispõe o art. 3º da supracitada Portaria, ainda que transferida a gestão dos créditos à Procuradoria-Geral Federal, é de responsabilidade da ANAC, em sistema próprio, no caso o SIGEC, efetuar:

- o registro da extinção ou cancelamento do crédito;
- suspensão de sua exigibilidade ou sua eventual reativação;
- registro da quitação ou pagamento parcial;
- liberação de eventuais restrições administrativas impostas por lei, condicionadas à extinção do crédito, ou decisão judicial;
- alteração do valor da dívida;
- exclusão ou inclusões de devedores e/ou responsáveis pela dívida, por ato da PGF ou do Poder Judiciário; e
- retificações cadastrais envolvendo o crédito.

Da mesma forma como foram tratados os créditos a longo prazo não inscritos em Dívida Ativa, a partir do banco de dados do atual sistema foram levantados os estoques de créditos a receber da ANAC, para que se possa efetuar o devido reconhecimento dos créditos já encaminhados à Procuradoria-Geral Federal.

Como resultado de um plano de trabalho para eliminar as inconsistências nas demonstrações contábeis, no ano anterior foram inventariados e calculados os estoques de multas recebíveis de longo prazo inscritos em Dívida Ativa até a data-base de 31/12/2022 resultando no reconhecimento de ativos em valores superiores a R\$ 600 milhões no Balanço Patrimonial a

título de multas provenientes dos contratos de concessão (R\$ 403,5 milhões) e multas aplicadas contra infrações ao Código Brasileiro de Aeronáutica (R\$ 197,8 milhões).

Conforme dispõe o Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público 9ª Edição (página 442), os créditos referentes à dívida ativa devem ser inicialmente registrados como Dívida Ativa do ativo circulante, tendo em vista que o inadimplemento torna incerto o prazo para realização do crédito. O MCASP dispõe ainda que em caso de se poder estimar, com razoável segurança, os créditos a receber em até 12 meses da data das demonstrações contábeis devem ser reconhecidos no Ativo Circulante. Portanto, como não é possível estimar estes casos, por prudência, os créditos inscritos em Dívida Ativa estão reconhecidos no Balanço no Ativo Não Circulante.

Sendo assim, o critério para o reconhecimento como créditos a receber de longo prazo tomou por base a data de vencimento para pagamento de cada recurso a receber proveniente da aplicação de infrações contra o Código Brasileiro de Aeronáutica ou pelo descumprimento de contratos de concessão. Ou seja, os créditos oriundos de multas que, em 31/12/2022, não foram recebidos dentro do prazo legal para pagamento foram reconhecidos como créditos a receber do Ativo Não Circulante, em contrapartida a ajustes de exercícios anteriores.

Como ato contínuo para o ajuste das inconsistências nos saldos de créditos a receber do Não Circulante, foi efetivado no exercício de 2023 um desreconhecimento superior a R\$ 73 milhões de créditos a receber inscritos em dívida ativa, decorrentes de reconhecimento de ativos anteriores ao inventário realizado ao final do exercício de 2022. Ou seja, tendo por base o saldo inventariado em dez/2022, os R\$ 73 milhões correspondiam a valores registrados a maior e que estavam pendentes de baixa, a qual foi efetivada à conta de Ajustes de Exercício Anteriores, impactando diretamente o Patrimônio Líquido da ANAC no exercício de 2023.

Embora tenha havido o reconhecimento dos estoques de multas, inscritas em Dívida Ativa, a receber na data-base de 31/12/2022, entre a abertura e o encerramento do exercício 2023, não estão integralmente reconhecidos nas demonstrações contábeis os registros contábeis aplicáveis a cada evento de movimentação ou alteração do status do crédito a receber, quais sejam, baixas por cancelamentos (VPD), baixas por recursos com efeitos suspensivos (VPD), baixas por recebimentos (débito em VPA pela realização da receita orçamentária). Especificamente em relação à realização da receita, o Balanço Orçamentário apresenta recebimentos de Dívida Ativa em valor total de R\$ 8,8 milhões, os quais não refletiram em baixas de Dívida Ativa no Balanço Patrimonial (lançamento a crédito na conta de Ativo e Débito de VPA).

Em razão da limitação de Mapas Gerenciais que evidenciam a situação dos créditos em fase de Dívida Ativa de longo prazo, não há possibilidade de se efetuar a comparabilidade dos eventos transacionados nos sistemas de controle com aqueles que devem ocorrer no SIAFI em relação à realização da receita em comparação com as baixas pelo pagamento nos Sistemas de Gestão de Créditos. Ainda em razão de tais limitações, os registros contábeis decorrentes de baixas por cancelamentos, baixas pelo recebimento, baixas por recursos com efeito suspensivo e as

reclassificações contábeis segundo o grau de liquidez restam prejudicados. Tais limitações decorrem de falta de integração entre o Sistema da AGU e o Sistema da ANAC.

Como consequência do não reconhecimento total e das variações desses créditos a receber, de acordo com cada evento do SIAFI, alguns registros estão ocultos nas Demonstrações Contábeis, sobretudo no Balanço Patrimonial (débito em Ativo em contrapartida de VPA de Multas Administrativas) e na Demonstração das Variações Patrimoniais (Débito em Ativo em contrapartida de Variações Patrimoniais Aumentativas de Juros e Multas), inviabilizando assim o acompanhamento de sua composição (art. 85 da Lei nº 4.320/1964) e realização mensal.

O fato de tais saldos não estarem totalmente demonstrados gera incoerência no Balanço Patrimonial por não haver completude de registros de créditos a receber em fase anterior e posterior à inscrição em Dívida Ativa. Portanto, neste quesito, resta prejudicada a análise da comparabilidade e compreensibilidade das informações das informações apresentadas nas Demonstrações Contábeis.

Além dos créditos a receber que geram ingressos financeiros para a Agência, é importante mencionar os Ativos da Agência que decorreram do fluxo de caixa das atividades de investimento ao longo dos anos.

Em 31/12/2023, os bens móveis da ANAC totalizaram R\$ 25,2 milhões, em valor líquido contábil, e estão distribuídos em várias contas contábeis, conforme detalhado a seguir.

## Bens móveis – composição (análise horizontal)

R\$

	31/12/2023	31/12/2022	AH (%)
Bens de Informática	56.733.579,19	61.427.823,35	-7,64
Móveis e Utensílios	9.785.783,20	14.618.091,23	-33,06
Máquinas, Aparelhos, Equipamentos e Ferramentas	4.755.052,81	6.426.989,82	-26,01
Demais Bens Móveis	3.072.440,38	2.105.869,52	45,90
Material Cultural, Educacional e de Comunicação	2.527.521,28	2.898.192,49	-12,79
Veículos	193.856,59	746.065,57	-74,02
Depreciação Acumulada - Bens Móveis	-51.851.172,32	-54.999.795,21	-5,72
<b>Total Geral</b>	<b>25.217.061,13</b>	<b>33.223.236,77</b>	<b>-24,10</b>

Fonte: SIAFI, 2023 e 2022.

A variação negativa dos bens móveis decorre, preponderantemente, de desfazimento de bens através da doação a outros órgãos e entidades, inclusive a municípios.

Outro item do Ativo da ANAC muito relevante contemplam os sistemas adquiridos ou desenvolvidos, e que são aplicados nos macroprocessos finalísticos e de suporte da Agência.

## Intangível – composição (análise horizontal)

R\$

	31/12/2023	31/12/2022	AH (%)
Softwares com Vida Útil Indefinida	35.885.548,17	34.423.987,59	4,25
Softwares com Vida Útil Definida	1.099.050,26	1.099.792,78	-0,07
Amortização Acumulada	-1.099.050,26	-1.099.792,78	-0,07
<b>Total</b>	<b>35.885.548,17</b>	<b>34.423.987,59</b>	<b>4,25</b>

Fonte: SIAFI, 2023 e 2022.

Como reflexo das atividades, sejam do fluxo de caixa de operações ou do fluxo de caixa de investimentos, a Agência incorre em obrigações junto aos seus fornecedores ou credores diversos.

Em 31/12/2023, o Balanço Patrimonial apresenta um saldo superior a R\$ 4,6 milhões referente a fornecedores e de contas a pagar a curto prazo. O balanço demonstra as obrigações a pagar junto aos fornecedores de bens e serviços empregados nas atividades da ANAC.

No exercício de 2023, as apropriações relativas a contas a pagar com credores nacionais e estrangeiros (movimento credor na conta contábil) foram superiores a R\$ 98 milhões. A seguir, apresenta-se a tabela relacionando as obrigações com credores a curto prazo.

## Fornecedores e contas a pagar – composição (análise horizontal)

R\$

	31/12/2023	31/12/2022	AH (%)
Fornecedores e Contas a Pagar a Curto Prazo	4.676.981,17	5.489.922,76	-14,81
<b>Total</b>	<b>4.676.981,17</b>	<b>5.489.922,76</b>	<b>-14,81</b>

Fonte: SIAFI, 2023 e 2022.

Do movimento credor acumulado em conta de fornecedores, as dez apropriações mais relevantes corresponderam às seguintes empresas contratadas e representaram 60% do movimento credor total à conta de fornecedores a pagar:

CNPJ	Objeto Contrato
33.754.482/0001-24	locação de imóvel da Sede da ANAC em Brasília/DF
07.442.731/0001-36	despesas com apoio administrativo na cidade de Brasília/DF
06.157.430/0001-06	aquisição de passagens aéreas – missões domésticas
33.641.663/0001-44	despesas com aferição de conhecimentos teóricos de certificação
12.130.013/0003-26	serviços de tecnologia da informação voltados para o atendimento a usuários, monitoramento de ambiente tecnológico, operação de infraestrutura e evolução de ambiente tecnológico de TIC da ANAC
06.064.175/0001-49	aquisição de passagens aéreas – missões internacionais
11.073.100/0001-64	despesas com condomínio da Sede da ANAC, em Brasília/DF
03.418.937/0001-70	locação de imóvel da Representação da ANAC na cidade do São Paulo/SP
57.142.978/0001-05	softwares
37.071.313/0001-40	manutenção e reformas prediais

Com impacto direto na Demonstração das Variações Patrimoniais e saldos de passivos do Balanço Patrimonial, a ANAC tem efetuado ajustes no fluxo de informações ao sistema de contabilidade com vistas a observar o Regime de Competência no reconhecimento de seus passivos a partir de registros mais tempestivos dos fatos que impactam em VPD, fato este corroborado pelo importante aumento na contabilização de despesas orçamentárias na fase “em liquidação”.

O registro da despesa “em liquidação” consiste no registro contábil no patrimônio de acordo com a ocorrência do fato gerador, e não do empenho, o que possibilita segregar os empenhos não liquidados que possuem fato gerador (exigíveis) dos que não possuem (não exigíveis).

A adoção do regime de competência além de trazer qualidade às Demonstrações Contábeis, favorece a apuração e mensuração dos custos da entidade. Como efeito, durante o exercício de 2023, verificou-se que os registros dessas obrigações “dentro da competência” giraram em torno de 86,7% (em média).

## Contas relativas aos fundos de financiamento

As demonstrações contábeis do exercício de 2023 também contemplam as informações relativas ao saldo financeiro do Fundo Aeroviário, um fundo de natureza contábil cuja administração está a cargo da ANAC, tendo em vista o que dispõe o art. 33 da Lei nº 11.182/2005. Considerando a natureza do Fundo Aeroviário, os seus recursos constituem receitas da ANAC, conforme dispõe o art. 31 da citada lei. Dessa forma, não há operações de crédito à conta desses recursos, que por sua vez permanecem aplicados na Conta Única com o objetivo de se obter remuneração sobre suas disponibilidades, em consonância com a autorização para aplicação conferida pelo inciso XXXVI do art. 8º da Lei nº 11.182/2005.



O ingresso de recursos no Fundo Aeroviário decorre da realização de receitas orçamentárias vinculadas que são aquelas cuja aplicação dos recursos é definida em lei, de acordo com sua origem, e no caso da ANAC estão classificadas como Outros Recursos Vinculados a Fundos, Órgãos e Programas. Estes recursos são compostos, principalmente, pelas receitas orçamentárias decorrentes dos rendimentos de aplicações financeiras, receitas orçamentárias decorrentes das multas aplicadas por infrações ao Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, taxas de fiscalização de aviação civil e contribuições para o ensino aeroviário, já deduzidas as desvinculações das receitas da União (aplicáveis às duas últimas receitas), bem como multas incidentes sobre contratos, inclusive os de concessão de infraestrutura aeroportuária.

O ingresso dos recursos do Fundo Aeroviário possui dois tipos de fluxos, a depender da classificação das fontes de recursos, ou seja, recursos próprios vinculados e recursos do tesouro vinculados. Os recursos próprios quando arrecadados ingressam diretamente na conta de Limite de Saque do Fundo Aeroviário, a partir da qual são transferidos para aplicação financeira pela Setorial Financeira da ANAC. Os rendimentos auferidos pela aplicação são considerados recursos próprios e são debitados diretamente na conta de aplicação financeira a partir da incidência da taxa referencial da STN sobre o saldo diário do Fundo Aeroviário, sendo os rendimentos apurados por decêndio.

Já no caso das fontes de recursos vinculadas classificadas como Fontes Tesouro, referentes a taxas, contribuições sociais e multas de poder de polícia, a receita orçamentária não gera ingresso imediato na Conta de Limite de Saque do Fundo Aeroviário. Estas são arrecadadas diretamente para a conta única Banco Central e a aplicação depende, primeiramente, de solicitações de repasses dessas cotas de programação financeira. Essas solicitações são expedidas pela Setorial Financeira da ANAC e atendidas pelo Órgão Central de Programação Financeira. Após recebidas as cotas, os recursos são aplicados na conta de aplicação do Fundo Aeroviário.

## Conclusões de auditorias independentes e/ou dos órgãos de controle público

No exercício de 2023, não houve recomendações de Auditoria, no entanto, houve o acompanhamento das recomendações e apontamentos expedidos no ano de 2022, em relação ao reconhecimento dos ativos decorrentes de fatos contábeis que geram créditos a receber, cujas medidas saneadoras vêm sendo desenvolvidas e implementadas pela Agência.

As Demonstrações Contábeis da ANAC e suas Notas Explicativas, acompanhadas da Declaração Anual do Contador, estão disponíveis em seu sítio eletrônico, no seguinte endereço: <https://www.gov.br/anac/pt-br/acesso-a-informacao/auditorias/contas-anuais>.





**ANAC**  
AGÊNCIA NACIONAL  
DE AVIAÇÃO CIVIL