



RELATÓRIO DE GESTÃO E ATIVIDADES

2022



RELATÓRIO DE GESTÃO E ATIVIDADES

2022



Diretores em exercício (2022)

Diretor-Presidente **Juliano Alcântara Noman**
Diretor **Luiz Ricardo de Souza Nascimento**
Diretor **Ricardo Bisinotto Catanant**
Diretor **Rogério Benevides Carvalho**
Diretor **Tiago Sousa Pereira**

Elaboração **Superintendência de Planejamento
Institucional (SPI)**

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

Relatório de Atividades **Acesse: < [https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-
de-conteudo/publicacoes/relatorios-de-atividades](https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/relatorios-de-atividades) >**
da ANAC 2022 *Online*

A265r **Agência Nacional de Aviação Civil (Brasil)**
Relatório de gestão e atividades 2022 / Agência Nacional
de Aviação Civil. - Brasília, DF : ANAC, 2023.
161 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

10	Lista de Siglas e Abreviações
12	Mensagem do Presidente
19	ANAC
19	Quem Somos
20	Estrutura Organizacional
21	Modelo de Negócios
21	Cadeia de Valor
22	Estrutura de Governança
23	Instância interna de governança
24	Instância interna de apoio à governança
24	Instância externa vinculada ao Governo Federal
24	Instância externa de governança independente
25	Instância externa de apoio à governança independente
25	Políticas e Planos de Governo
27	Panorama Geral
33	Materialidade das informações
35	Macroprocesso: Desenvolver a Estratégia e a Capacidade Institucional
36	Estratégia
36	Plano Estratégico 2020-2026
37	Mapa Estratégico
39	Plano de Gestão Anual
39	Resultados alcançados no âmbito do Plano de Gestão Anual
40	Programa de Gestão do Desempenho (ANAC +)
41	Principais programas, projetos e iniciativas
42	Riscos e controle interno
43	Programa de Integridade
44	Ações de supervisão, controle e correição
47	Macroprocesso: Gerir Pessoas
48	Resultados Alcançados
48	Conformidade legal
50	Despesa de pessoal
50	Recrutamento e alocação de pessoas
51	Estratégia de valorização por desempenho, do ambiente de trabalho e da capacitação
52	Comitê de Equidade

- 52 Desenvolvimento do servidor e ações de capacitação
- 55 Gestão do conhecimento, pesquisa e inovação
- 57 Desafios e ações futuras

59 Macroponto: Gerir Informação e Tecnologia**60 Resultados Alcançados**

- 60 Conformidade legal da gestão de TI
- 62 Desafios e perspectivas para os próximos exercícios

63 Macroponto: Gerenciar Relações Institucionais Internas e Externas**64 Resultados Alcançados**

- 64 Atuação internacional
- 68 Atuação junto ao Congresso Nacional
- 69 Ações de comunicação
- 72 Relacionamento com a sociedade e demandas da ouvidoria

75 Macroponto: Zelar pelo Cumprimento dos Regulamentos e Normas de Segurança**76 Resultados Alcançados**

- 76 Fiscalização

79 Macroponto: Acompanhar os Contratos de Concessão de Infraestrutura Aeroportuária**80 Resultados Alcançados**

- 80 Sétima rodada de concessões aeroportuárias
- 81 Acompanhamento dos investimentos
- 82 Relicitação do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro
- 83 Aditivos contratuais
- 84 Reequilíbrios econômico-financeiros
- 87 Fator Q
- 88 Valor arrecadado com outorga

89 Macroponto: Monitorar Informações sobre o Setor**90 Resultados Alcançados**

- 90 Mercado de aviação civil
- 92 Segurança Operacional da Aviação Civil
- 95 Meio ambiente

97 Macroponto: Permitir Atuação no Setor de Aviação Civil**98 Resultados Alcançados**

- 98 Certificação de produtos aeronáuticos
- 100 Certificação de pessoal da aviação civil, escolas e centros de treinamento

- 103 Certificação operacional de aeroportos
- 103 Certificação em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – AVSEC
- 104 Outorgas para prestação de serviços aéreos
- 104 Alocação de frequências internacionais

105 Macroprocesso: Gerir o Arcabouço Regulatório e Promover o Acesso a Mercados Internacionais

106 Resultados Alcançados

- 106 Regulamentação
- 107 Negociação de acordos sobre serviços aéreos

109 Macroprocesso: Administrar Orçamento, Finanças e Logística

110 Resultados Alcançados

- 110 Dotação orçamentária
- 112 Limite orçamentário
- 113 Alterações no PGA ao longo do exercício
- 114 Execução por grupo de despesa
- 115 Liquidação por modalidade de licitação
- 116 Execução por fonte de recursos
- 117 Gestão de fundos e de programas
- 118 Multas do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA
- 118 Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC
- 119 Remuneração de depósitos bancários do fundo aeroviário
- 119 Contribuição para o ensino aeroviário
- 120 Estoque de multas
- 123 Parcelamentos dívida corrente
- 128 Desafios

129 Gestão de Custos

132 Gestão de Licitação e Contratos

- 133 Distribuição de contratações entre licitações e contratações diretas
- 134 Associação entre contratações e objetivos estratégicos
- 135 Distribuição das contratações diretas
- 135 Perspectivas relacionadas ao tema

136 Gestão do Patrimônio e Infraestrutura

- 136 Conformidade legal
- 137 Principais investimentos de capital (infraestrutura e equipamentos), avaliação do custo-benefício e impacto sobre os objetivos estratégicos
- 137 Desfazimento de ativos
- 137 Locações de imóveis e equipamentos
- 139 Principais desafios e ações futuras
- 139 Sustentabilidade ambiental

141 Informações Orçamentárias, Financeiras e Contábeis

- 145 Geração líquida de caixa (análise horizontal)
- 146 Evolução das principais receitas orçamentárias
- 148 Caixa e equivalentes de caixa – composição
- 149 Recursos da conta única aplicados por fonte – composição (análise horizontal)
- 149 Saldo de aplicações por fonte de recursos
- 150 Recursos consumidos nas atividades operacionais – função transportes (análise vertical)
- 151 Bens móveis – composição (análise horizontal)
- 151 Intangível – composição (análise horizontal)
- 152 Fornecedores mais relevantes – composição (análise vertical)

155 Anexos**155 Anexo 1 – Resultados: Metas Estratégicas por Objetivo Estratégico****157 Anexo 2 – Resultados: Metas Estratégicas por Macroprocesso****159 Anexo 3 – Principais Iniciativas na Área de TI e seus Resultados**

LISTA DE SIGLAS E ABREVIAÇÕES

AGU: Advocacia-Geral da União

ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil

ASCOM: Assessoria de Comunicação Social

AUD: Auditoria Interna

ASINT: Assessoria Internacional

ASJIN: Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância

ASPAR: Assessoria Parlamentar

ASSOP: Assessoria de Segurança Operacional

ASTEC: Assessoria Técnica

AVSEC: Segurança contra atos de interferência ilícita – *Aviation Security*

CADIN: Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal

CBA: Código Brasileiro de Aeronáutica

CLAC: Comissão Latino-Americana de Aviação Civil

CGU: Controladoria-Geral da União

CORSIA: Mecanismo de Redução e Compensação das Emissões de Carbono da Aviação Internacional

CPD: Comitê Permanente de Desburocratização

CPF: Cadastro de Pessoas Físicas

COMAER: Comando da Aeronáutica

CONAC: Conselho de Aviação Civil

DAC: Departamento de Aviação Civil

GRU: Guia de Recolhimento da União

IGG: Índice Integrado de Governança e Gestão Públicas

IN: Instrução Normativa

INFRAERO: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

IQS: Indicador de Qualidade de Serviço

MACA: Manutenção Aeronáutica Clandestina

LOA: Lei Orçamentária Anual

MCASP: Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público

ME: Ministério da Economia

NADSO: Nível Aceitável de Desempenho de Segurança Operacional

NURAC: Núcleo Regional de Aviação Civil

OACI: Organização Internacional da Aviação Civil

OUV: Ouvidoria da ANAC

PDP: Plano de Desenvolvimento de Pessoas

PAVSEC-ANAC: Programa de Segurança Contra Atos de Interferência Ilícita da Agência Nacional de Aviação Civil

PDA: Plano de Dados Abertos

PDTI: Plano Diretor de Tecnologia da Informação

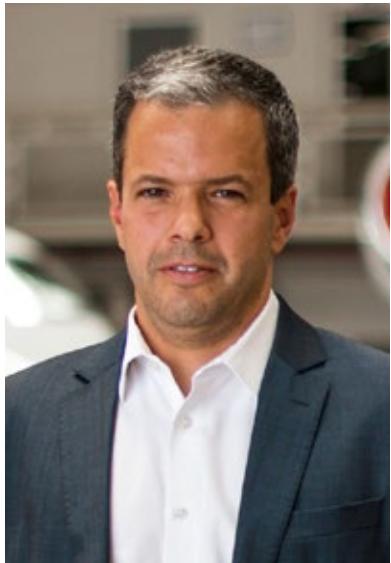
PGF: Procuradoria-Geral Federal

PIB: Produto Interno Bruto

PPA: Plano Plurianual

PR: Presidência da República

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



MENSAGEM DO PRESIDENTE

O ano de 2022 representou o início da retomada do setor de transporte aéreo brasileiro, após dois anos de intensa desaceleração causada pela crise sanitária provocada pelo Coronavírus. O número de passageiros pagantes transportados alcançou patamar próximo ao atingido em 2019, período pré-pandemia, representando um crescimento superior a 30% em voos domésticos e acima de 200% em voos internacionais, em comparação a 2021.

O ano também foi marcado por significativas mudanças legislativas para a melhoria do setor, com a publicação da Lei nº 14.368/2022, resultado do Programa Voo Simples lançado em 2020, iniciativa da ANAC com vistas à modernização, simplificação, melhoria na eficiência e na prestação dos serviços aéreos, aproximando a Agência de seus regulados e fomentando o desenvolvimento do setor, extremamente impactado nos últimos anos.

Entre as principais iniciativas, a nova Lei do Voo Simples retira do ordenamento jurídico diversos procedimentos burocráticos para a operação de companhias no país, mas sempre mantendo os altos níveis de segurança operacional. Com isso, a entrada de empresas estrangeiras aéreas no Brasil foi facilitada, bem como o processo de validação de aeronaves. Além disso, a lei atualizou a tabela de Taxas de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC) para adequar os valores à complexidade dos serviços solicitados pelos regulados, promovendo a melhoria do ambiente de negócios e a eliminação de barreiras a novos mercados, como o de balões.

Adicionalmente, a Lei também buscou promover maior fluidez a entraves em processos de relíctação.

Por meio da nova Lei, foram revogados 91 dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e revisados outros 35. Também foram atualizados dispositivos das leis nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de Criação da ANAC), nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973 (operações aeroportuárias) e nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972 (Infraero).

Importante também ressaltar que a ANAC concluiu com sucesso, em agosto de 2022, a 7ª rodada de concessão de aeroportos, um trabalho longo, envolvendo as contribuições da

sociedade, do governo e das empresas recebidas por meio de consulta pública. Nesta rodada foram arrematados 15 aeroportos, em três blocos, incluindo o aeroporto de Congonhas, o segundo maior aeroporto do Brasil em termos de movimentação de passageiros. Os lances pelos três blocos somaram R\$2,7 bilhões, representando um ágio médio de 117%. Juntos, os três blocos de aeroportos processam, aproximadamente, 15,8% do total do tráfego de passageiros do País, o equivalente a mais de 30 milhões de embarques e desembarques em 2019 (dados referentes ao período pré-pandemia).

É possível dizer que em 2022, os esforços da Agência estiveram direcionados principalmente na promoção da melhoria dos serviços prestados pela ANAC, com a simplificação da legislação, permitindo maior eficácia ao setor aéreo e garantindo os níveis de segurança.

No âmbito interno, não podemos deixar de citar o Programa de Gestão por Desempenho, o ANAC+, e o novo Sistema de Informações de Custos, o SIC-ANAC. O ANAC+ teve seu início em fevereiro de 2022 e trouxe maior transparência na gestão e qualidade das entregas executadas. Já o SIC-ANAC permitiu um melhor acompanhamento de resultados, sendo um excelente instrumento de governança no auxílio de tomada de decisões pela alta gestão, inclusive ficando a iniciativa como finalista do Concurso Inovação em Custos no Setor Público, realizado pela Secretaria do Tesouro Nacional.

Diante do exposto, concluímos que 2022 foi um ano de grandes resultados e avanços para a aviação e de evolução para a ANAC, embasados fundamentalmente pelo trabalho de excelência de todo o corpo técnico e dos gestores da Agência, promovendo a entrega de valor à sociedade, aliada às melhores práticas do setor.

Por fim, em nome da Diretoria Colegiada da ANAC, apresento o Relatório de Gestão e Atividades de 2022, reconhecendo a responsabilidade por assegurar a integridade (fidedignidade, precisão e completude) das informações ora prestadas com transparência aos órgãos de controle e perante a sociedade brasileira.

SUMÁRIO EXECUTIVO



SERVIÇOS AÉREOS

5 Autorizações de operação para empresas aéreas estrangeiras regulares

152 Habilidades para empresas aéreas estrangeiras regulares



ACORDOS DE SERVIÇOS AÉREOS

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

- › Suriname
- › Suíça

Acordos de serviços aéreos com:

- › Quênia
- › República da Guiné



PRODUTOS AERONÁUTICOS

129 Aeronaves experimentais e ultraleves matriculadas

586 Aeronaves certificadas matriculadas

396 Produtos aeronáuticos certificados



CERTIFICAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES DE MANUTENÇÃO

31 Bases principais (03 Organizações de Manutenção Estrangeira)

36 Bases secundárias



CONCESSÕES

2,7 bi Arrecadados na 7ª rodada

Blocos
▼ - Aviação Geral
▼ - Norte II
▼ - SP/MS/PA/MG

2 bi Arrecadados com **outorgas**



AEROPORTOS

6 Aeroportos certificados

11 Aeroportos com Programa de Segurança Aeroportuária aprovado



PROFISSIONAIS

4.446 Licenças emitidas

3.655 Certificações em proficiência linguística

58 Centros de Instrução de Aviação Civil certificados

2 Centros de instrução AVSEC certificados



FISCALIZAÇÃO

653 Ações fiscais

2.207 Autos de infração lavrados

483 Solicitações de Reparação de Condição Irregular (SRCI)

293 Avisos de Condição Irregular (ACI)

ATUAÇÃO INTERNACIONAL E MEIO AMBIENTE



- › Chefia da delegação brasileira na **41ª Assembleia Trienal da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)**
- › **Coordenação e Elaboração do Plano Estratégico** do Sistema Regional de Cooperação para Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP)
- › Eleita pela **Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC)** para **coordenar** as ações relacionadas com o fomento do transporte aéreo regional
- › Atividades de **cooperação técnica internacional**
- › Forte atuação na **revisão do CORSIA** - *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*
- › Participação na **definição de meta** de longo prazo para **redução de emissões de carbono na aviação (LTAG)**

REGULAMENTAÇÃO

14 Novos normativos:

5 RBAC
9 Resoluções

25 Alterações de normativos:

12 RBAC
13 Resoluções

76 Revogações de normativos:

2 RBAC
13 Resoluções
30 Instruções de Aviação Civil - IAC
31 Portarias normativas do DAC

GESTÃO DE PESSOAS

1.396 Pessoas compõem a força de trabalho da Agência

1.333 Servidores

3,9 mi Investidos em capacitação e estudos

61 Processos Seletivos realizados

2 cadeiras na Diretoria Colegiada ocupadas por servidores da Agência

- › Implementação do **Programa ANAC+**



TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO



23,2 mi investidos em TI

3.482 Licenças expedidas pelo o sistema CHT Digital

51.494 Drones cadastrados no sistema SISANT

3.848 Demandas solicitadas pelo RAB Digital

› Sistema Pagtesouro para pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC):

12.668 TFAC pagas

3,43 mi Valor total recebido

ORÇAMENTO



707,4 mi Em dotação orçamentária:

400,5 mi Despesas discricionárias

129,6 mi Despesas obrigatórias

177,3 mi Reserva de contingência

95% Execução orçamentária

246 Processos de contratação

51,5 mi Investidos em contratação:

42,6 mi Licitações

8,9 mi Contratações diretas

› Mudança da **Unidade do Rio de Janeiro**, que a partir de outubro de 2022 passou a ocupar imóvel compartilhado pelo **Ministério da Fazenda**

› Implementação de modelo de gerenciamento de custos (**SIC-ANAC**)

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 13.848/2029 alterou a Lei nº 9.782/1999 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	

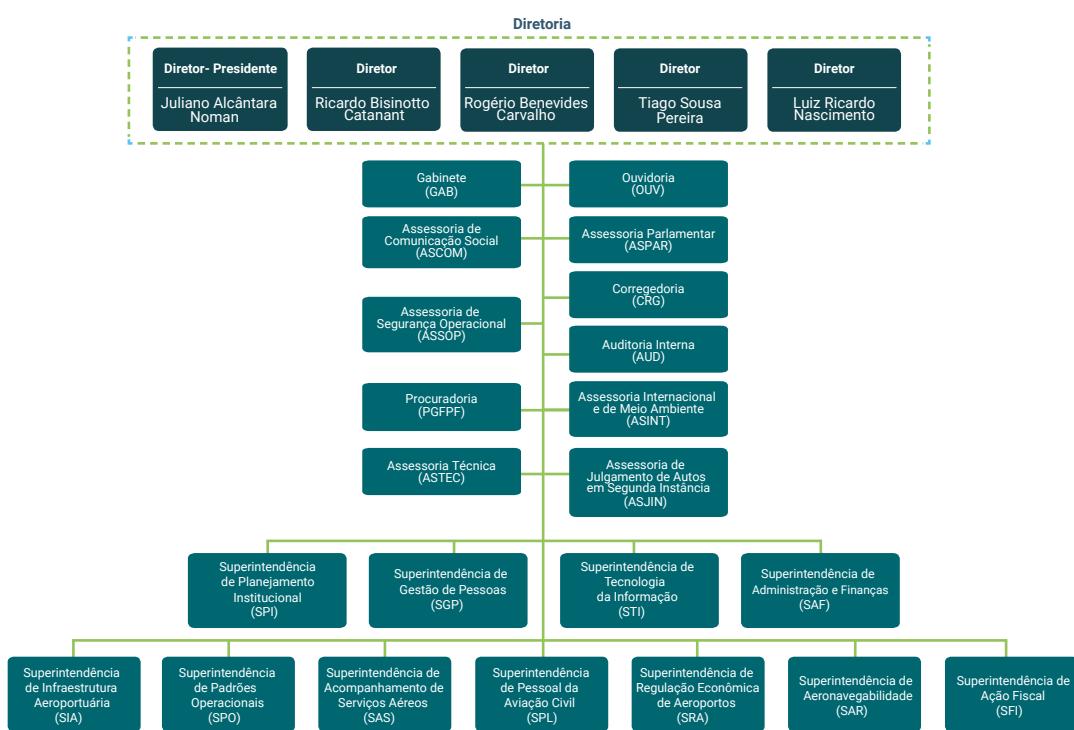
A imagem a seguir resume a missão, a visão e os valores da ANAC:

MISSÃO	VISÃO
É a razão de existir da Agência. Garantir a segurança e a excelência da aviação civil.	Representa onde a ANAC deseja chegar. Ser referência na promoção da segurança e no desenvolvimento da aviação civil.
VALORES	
Expressam a forma como a ANAC pretende ser reconhecida por seus diferentes públicos. Os valores refletem também o que se espera da conduta dos servidores e colaboradores da Agência. "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."	

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 dos Núcleos Regionais de Aviação Civil (NURAC) unidades regionais e postos avançados, cujas atribuições e competências estão dispostas no Regimento Interno da ANAC.

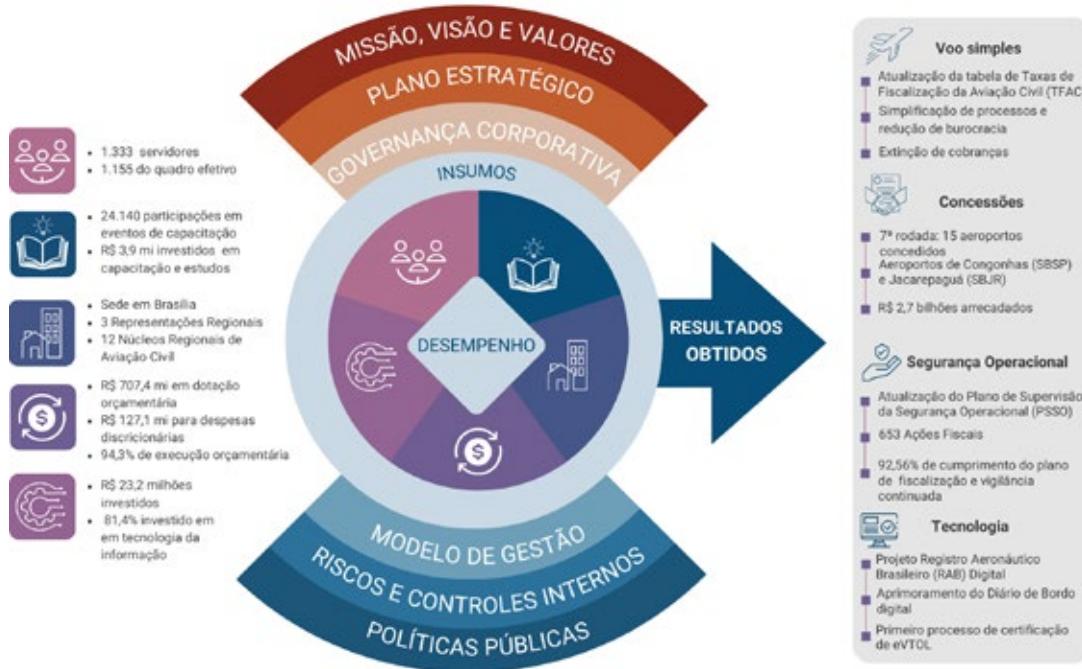


A Diretoria Colegiada é o órgão de deliberação máxima da ANAC, composta por um Diretor-Presidente e quatro Diretores que atuam de forma colegiada nas Reuniões de Diretoria. Os Diretores são nomeados na forma do disposto no art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

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 da ANAC

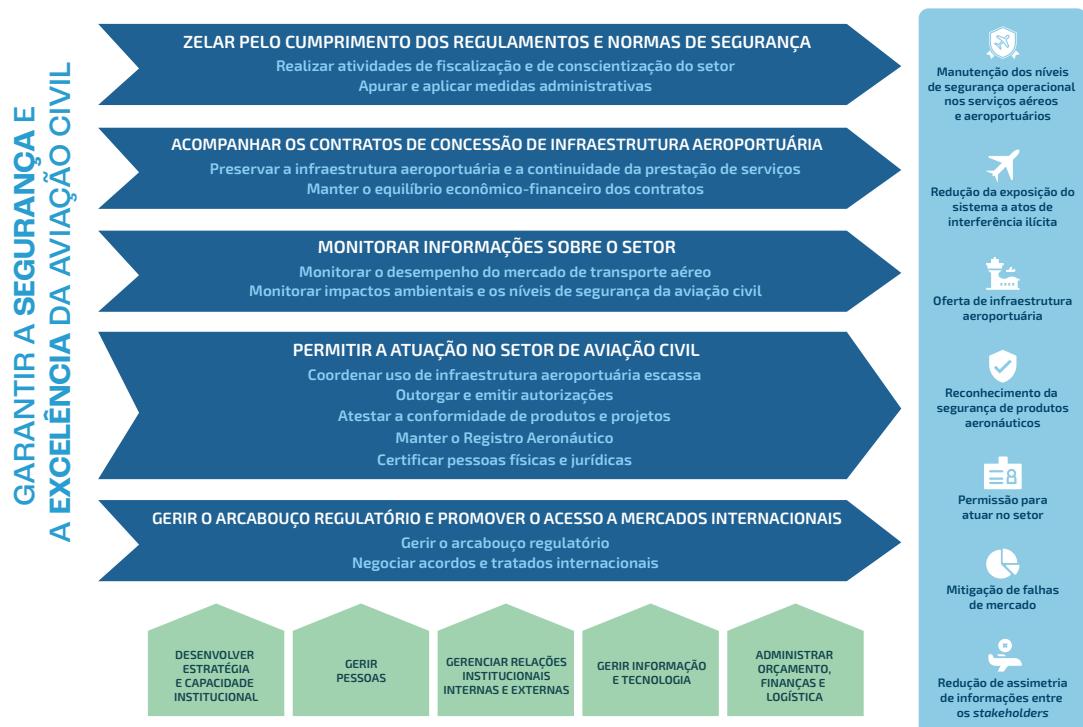


Cadeia de Valor

A Cadeia de Valor pode ser definida conceitualmente como o conjunto dos macroprocessos organizacionais que comunicam 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.

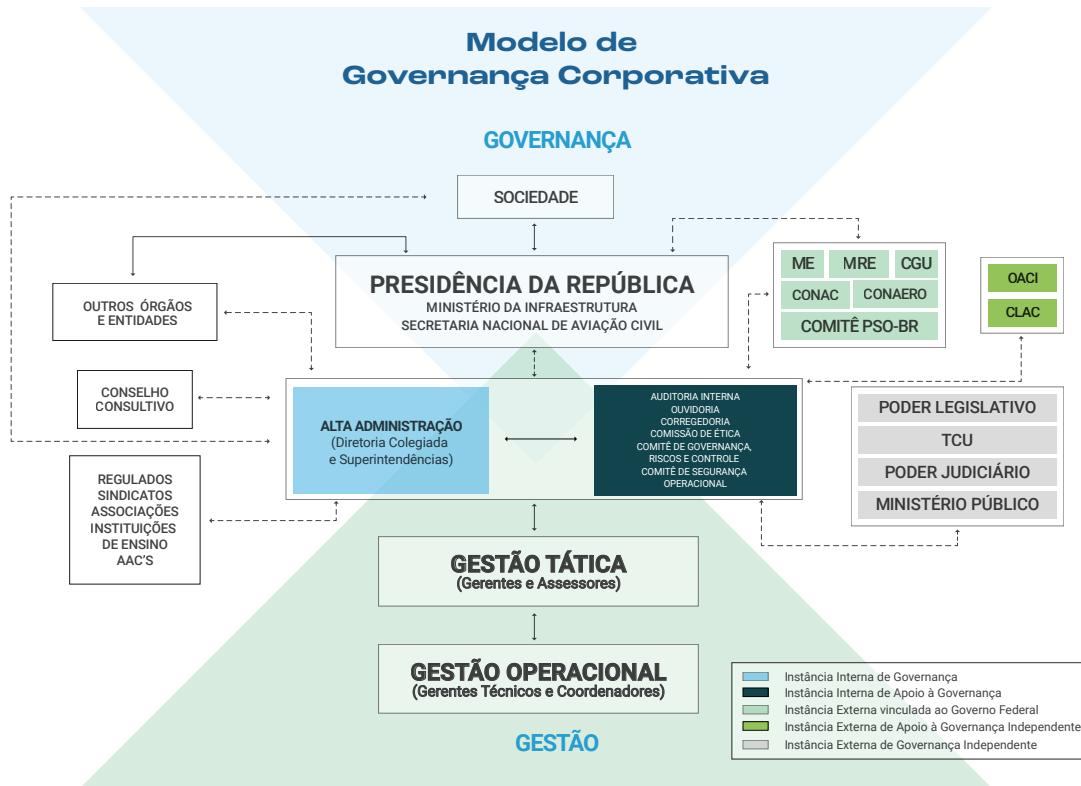
Para a ANAC, macroprocesso organizacional é um conjunto de valores entregues por um conjunto de processos de negócios, que podem envolver mais de uma unidade organizacional e cuja operação apresente impacto significativo na atuação da Agência, na sociedade ou nos regulados. Os macroprocessos são representados 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.

CADEIA DE VALOR DA ANAC



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 2022 com a Diretoria Colegiada composta pelo Diretor-Presidente Juliano Alcântara Noman e os diretores Rogério Benevides Carvalho, Tiago Sousa Pereira, Ricardo Bisinotto Catanant e Luiz Ricardo Nascimento.



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 Economia, 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 aeroportuária¹ 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 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 2020-2023², 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)³, a Política Nacional de Transportes – PNT (2018)⁴, o Plano Aeroviário Nacional – PAN (2018)⁵, o Plano

1 Decreto 5.731 de 20 de março de 2006.

2 Lei 13.971, de 27 de dezembro de 2019.

3 Decreto 6.780 de 18 de fevereiro de 2009.

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

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

Nacional de Logística – PNL 2035 (2021)⁶, o Plano Estratégico do Ministério da Infraestrutura (2019)⁷ e com a Estratégia Federal de Desenvolvimento para o Brasil EFD (2020 - 2031)⁸.



6 Resolução GM/MINFRA nº 6, de 15 de outubro de 2021

7 Portaria 542, de 30 de agosto de 2019, do Ministério da Infraestrutura.

8 Decreto 10.531, de 26 de outubro de 2020.

PANORAMA GERAL

Considerando a grande influência dos mais diversos fatores, como a economia nacional e internacional, avanços tecnológicos, contexto social e político, nas questões relacionadas à aviação, é evidente a importância que o ano de 2022 teve na consistente retomada do setor aéreo.

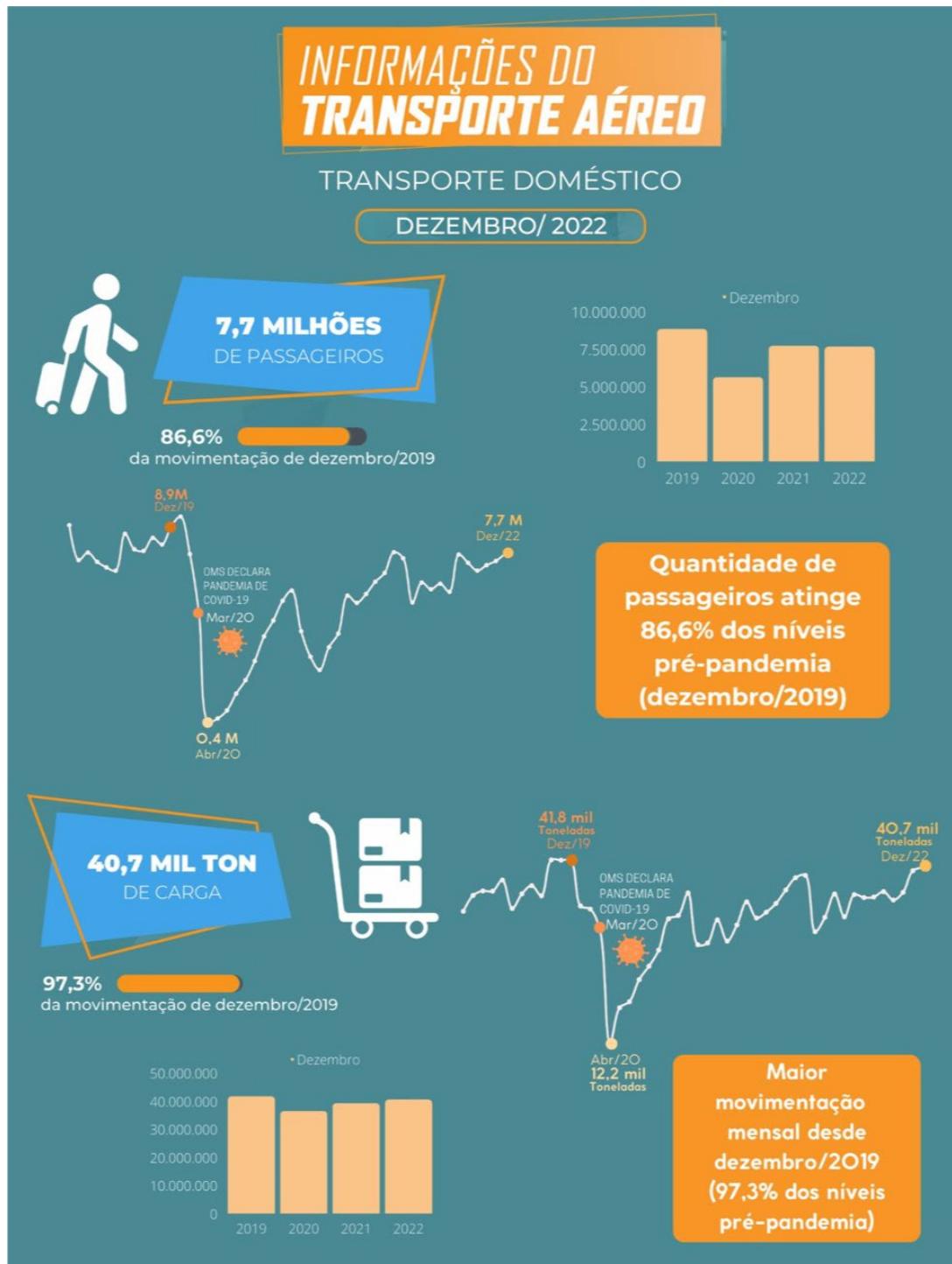
Embora ainda estejam presentes reflexos da pandemia de covid-19, pode-se afirmar que a diminuição das restrições e barreiras sanitárias aceleraram o ritmo da recuperação das atividades do transporte aéreo de passageiros e cargas.

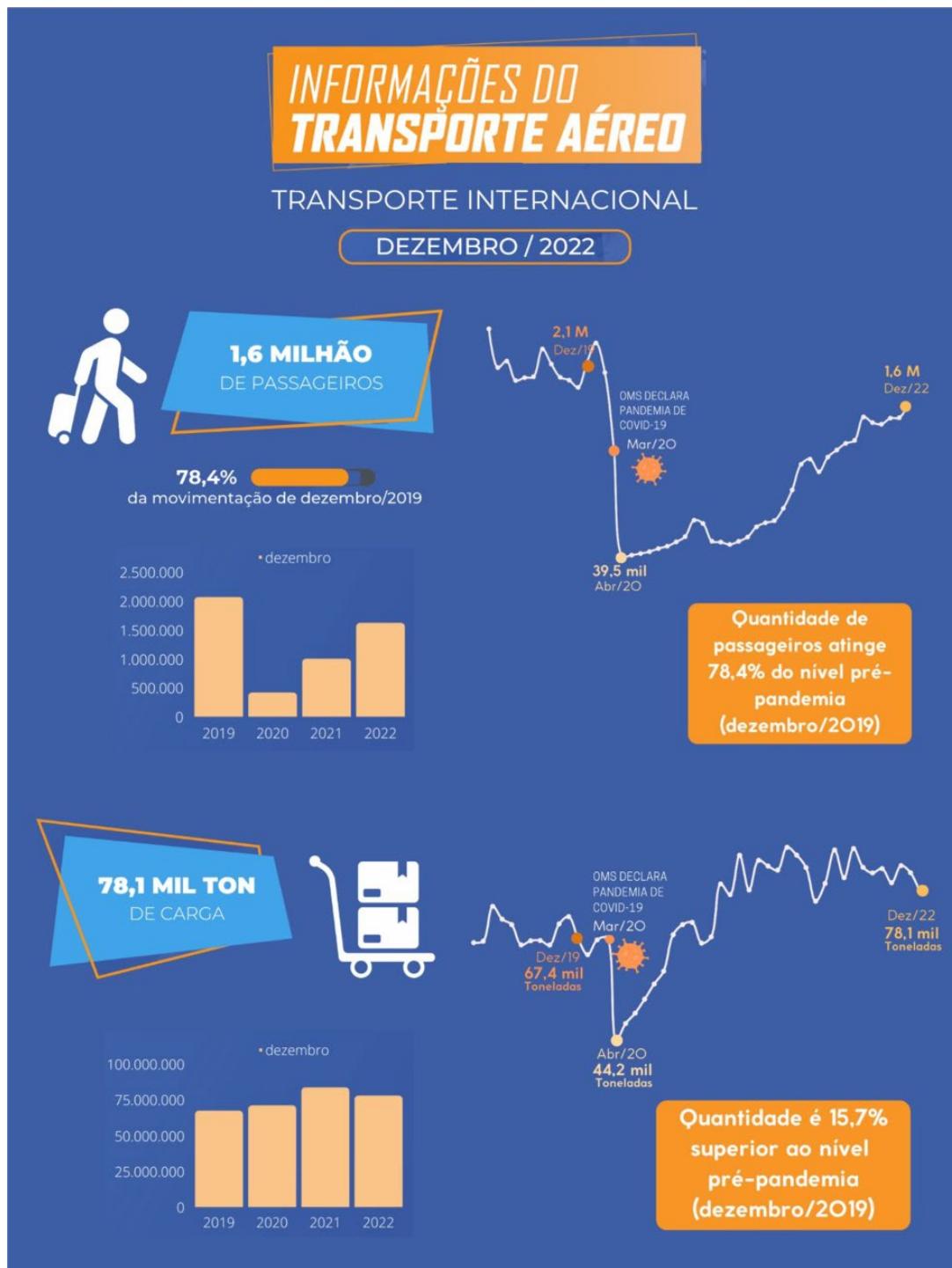
Mesmo diante de um cenário marcado por importantes acontecimentos, como a guerra entre Rússia e Ucrânia, que trouxe impactos em diversos setores macroeconômicos, inclusive no aéreo, com forte o aumento dos custos de combustível e redução da demanda, de acordo com dados recentes, o número de passageiros e o volume de cargas transportados em 2022 se aproximam dos níveis pré-pandemia.

Tendo como referência o mês de dezembro, a movimentação internacional chegou a 1,6 milhões de passageiros pagos, correspondendo a 78,4% do tráfego registrado no mesmo mês de 2019, no período pré-pandêmico.

O volume de passageiros transportados em voos domésticos também registrou crescimento: foram 7,7 milhões de passageiros movimentados no mês, sendo equivalente a 86,6% do total de passageiros transportados em dezembro de 2019.

No que tange ao transporte de cargas, a movimentação registrada no mercado doméstico foi de 40,7 mil, correspondendo à maior movimentação mensal desde dezembro de 2019 e alcançando 93,7% do montante transportado no mesmo mês. Internacionalmente foram movimentadas 78,1 mil toneladas, representando 15,7% a mais em comparação com a tonelagem observada em dezembro de 2019.





Nesse contexto, diante da importância do atendimento e acompanhamento tempestivo das demandas de retomada do transporte aéreo, a ANAC tem atuado proativamente no desenvolvimento de iniciativas que promovam maior dinamismo e impulsionem de forma estruturada, consistente e segura as atividades do setor, como o projeto Voo Simples e a regulação responsável.

Em 2022, foi publicada a Lei nº 14.368/2022 (Lei do Voo Simples) cujo principal objetivo é proporcionar maior simplificação, eficiência, desenvolvimento e menor custo à aviação brasileira, trazendo importantes avanços, como a atualização da tabela de Taxas de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC), que racionalizou o rol de fatores de incidência, trazendo maior proporcionalidade às taxas, que passam a ser pagas de acordo com a complexidade do serviço.



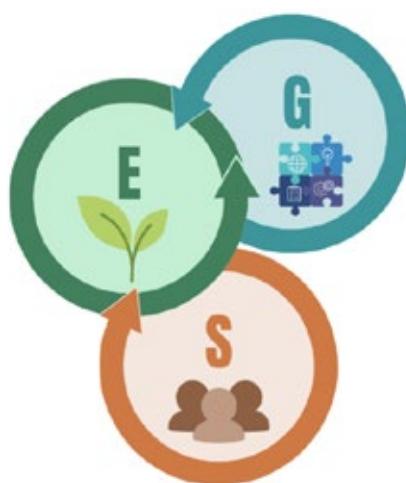
Em 2022 destacou-se a realização do leilão da 7ª rodada de concessões de aeroportos, na qual 15 aeroportos foram concedidos à iniciativa privada, gerando uma receita superior a 2,7 bilhões aos cofres públicos. Os aeroportos concedidos processam, juntos, aproximadamente 15,8% do total do tráfego de passageiros do país e, somado às concessões anteriores, eleva para 91,6% o percentual de passageiros atendidos em aeroportos concedidos.

Durante o ano de 2022, a ANAC teve uma participação robusta no cenário internacional, principalmente nas ações relacionadas à retomada da aviação em razão dos efeitos da pandemia de covid-19, uma vez que atualmente a região latino-americana é que mais cresce no mundo em número de voos comerciais.

Ao longo do ano, a Agência trabalhou em diferentes atividades de cooperação técnica internacional, especialmente com autoridades de aviação civil dos países lusófonos e da América Latina, além de participar ativamente de grupos regionais, como o Sistema Regional de Cooperação para Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP) e a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), que elegeu a ANAC como coordenadora das ações relacionadas com o fomento do transporte aéreo regional.

Mercece nota ainda a atuação da Agência na chefia da delegação brasileira na 41ª Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), onde se destacaram importantes decisões relativas a questões ambientais o Brasil ratificou seu protagonismo ao se envolver intensamente no processo de negociação de dois temas cruciais: a revisão do CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) e a definição de uma meta aspiracional de longo prazo para redução de emissões de carbono na aviação (LTAG, da sigla em inglês).

Essas iniciativas se somam à crescente relevância que a sustentabilidade e o conceito ESG (*Environmental, Social and Governance*) vêm alcançando no desenvolvimento da aviação civil, especialmente na realidade pós-pandêmica.



Nesse contexto, as boas práticas em governança da ANAC foram destaque no cenário nacional das instituições públicas em 2022 e, entre 379 entidades, a Agência recebeu o prêmio Rede Governança Brasil (RGB) pelo segundo lugar na categoria “Administração pública federal direta, autárquica e fundacional”, repetindo o feito alcançado em 2020. A premiação é destinada aos entes públicos federais e a seleção é realizada por meio do Levantamento Integrado de Governança Organizacional Pública do Tribunal de Contas da União (TCU) – ciclo 2021.



Tendo em vista os acelerados avanços tecnológicos nas mais diversas áreas e a necessidade premente de acompanhar as mudanças e desenvolvimento do setor aéreo, a ANAC criou o Programa de Transformação Digital – PTD, buscando auxiliar operadores aéreos e organizações de manutenção no processo de transformação digital. O objetivo da transformação digital, além de reduzir erros de processamento, busca garantir que procedimentos sejam realizados conforme previsão em manuais, contribuindo para o desenvolvimento e a segurança da aviação civil brasileira.

Ainda neste cenário, a ANAC desenvolveu uma versão mais moderna e ágil do Sistema de Aeronaves não Tripuladas (SISANT), integrado a toda a rede de dados da Agência, permitindo a unificação dos perfis dos usuários com outros sistemas, provendo mais segurança e estabilidade no serviço e maior autonomia para os usuários.

Ademais, em abril de 2022, foi lançada a plataforma RAB Digital, com o objetivo de facilitar o atendimento dos itens mais requisitados pelos usuários ao Registro Aeronáutico Brasileiro, garantido maior transparência na condução do processo e agilidade na execução dos serviços.

Na esteira dos avanços da Agência, tanto em termos tecnológicos, quanto de regulamentação, a ANAC recebeu em 2022 a primeira solicitação para certificação de tipo de uma aeronave elétrica de pouso e decolagem vertical (*Electric Vertical Take-off and Landing – eVTOL*), dando importantes passos para que a operação deste tipo de aeronave possa atingir escala mundial, da mesma forma que a aviação regular tradicional.

No portal da Agência é possível acessar páginas temáticas e notícias que trazem mais temas e informações relevantes para o cenário da aviação civil.

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 2022 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 2022.



2. RESULTADOS DE GESTÃO

MACROPROCESSO: DESENVOLVER A ESTRATÉGIA E A CAPACIDADE INSTITUCIONAL

Objetivos Estratégicos associados



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



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

MACROPROCESSO: DESENVOLVER A ESTRATÉGIA E A CAPACIDADE INSTITUCIONAL

Estratégia

Plano Estratégico 2020-2026

O instrumento por meio 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 avançando no processo de acompanhamento dos indicadores estratégicos, de maneira a permitir mitigação e a adoção de iniciativas que apoiem a correção de desvios relacionados ao não atingimento das metas.

Com efeito, tendo em vista o monitoramento contínuo da performance dos indicadores, fez-se necessária a realização da primeira revisão do Plano Estratégico 2020-2026, com atenção voltada especialmente à necessidade de maior alinhamento dos indicadores e metas estratégicas, visando proporcionar o fortalecimento da gestão estratégica da Agência.

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

Além disso, a Agência conta também com comitês de relevância estratégica como o Comitê de Governança, Riscos e Integridade que atua nos assuntos de estratégia, integridade e riscos, e o Comitê de Segurança Operacional, que coordena as demandas relacionadas à segurança operacional da aviação civil.

Plano Estratégico ANAC



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



Plano de Gestão Anual

A publicação da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019 (Lei 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, 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 cumprimento de sua visão e no alcance de sua missão.

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 estratégicas de longo prazo estabelecidas pela Agência.

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 pactuação de metas objetivamente mensuráveis e que refletem o nível de qualidade dos serviços prestados, bem como os esforços voltados para o aprimoramento dos processos internos e da governança.

Nessa perspectiva, alinhado ao Plano Estratégico, foram utilizadas as metas estratégicas associadas aos seus respectivos objetivos estratégicos e vinculadas também aos macroprocessos da ANAC. Assim, foram definidas 20 (vinte) 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 contidas nos Anexos 1 e 2 do presente Relatório são detalhados os resultados alcançados no âmbito das metas estabelecidas no Plano de Gestão Anual para o período entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2022.

É importante mencionar que ao longo de 2022 realizou-se a primeira revisão do Plano Estratégico 2020-2026 onde se observou a necessidade de melhor adequação do portfólio às principais demandas e iniciativas da ANAC. Com efeito, ocorreram alterações conforme detalhado a seguir:

Indicadores Descontinuados	Indicadores Alterados	Indicadores Novos
12	6	8

Importante destacar que alguns dos indicadores apresentados no PGA 2022 não foram aferidos, uma vez que foram descontinuados ou tiveram suas métricas, fórmulas de cálculo ou metas modificadas.

Em termos gerais, grande parte dos indicadores obtiveram performance superior às metas pactuadas em 2022.

Entretanto, ainda há indicadores que obtiveram resultados abaixo do esperado, refletindo, portanto, a necessidade de manter o monitoramento contínuo e a adoção de ações que mitiguem riscos de performance e alavanquem o desempenho estratégico.

Programa de Gestão do Desempenho (ANAC +)

O modelo de gestão do desempenho permite à organização avaliar e aprimorar 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, em 2022, implementa-se o Programa de Gestão por Desempenho da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC+).



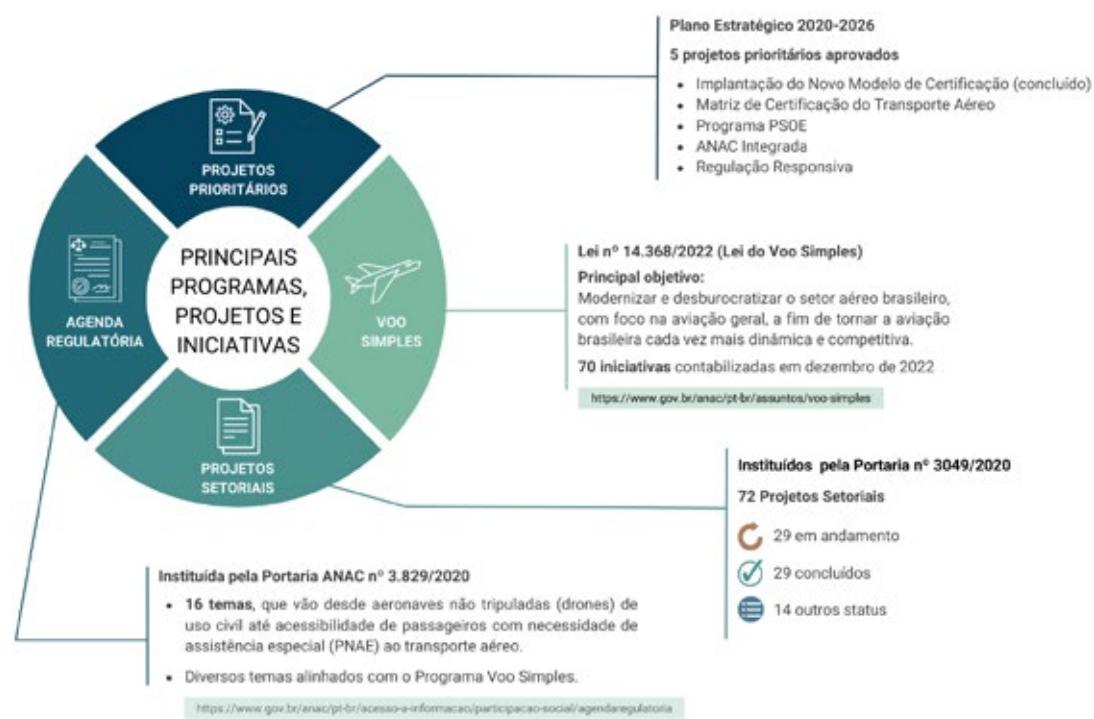
Estabelecido pela Instrução Normativa nº 176, de 13 de dezembro de 2021, o ANAC+ consiste no monitoramento sistemático e contínuo da performance das unidades organizacionais e dos servidores, por meio do estabelecimento de metas setoriais, gerenciais e individuais, bem como a definição das competências necessárias para seu alcance.

Ao todo, foram pactuadas 134 metas setoriais e 385 metas gerenciais voltadas ao aprimoramento das iniciativas e dos processos da Agência, alinhadas ao Plano Estratégico.

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 atual de Iniciativas Estratégicas 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 o Programa Voo Simples.

O documento completo pode ser consultado na página da ANAC na internet: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2020/44/bpspa2020-3049.pdf>



Riscos e controle interno

A gestão de riscos na Agência foi instituída por meio Instrução Normativa Nº 114, de 09 de maio de 2017, que estabeleceu três dimensões aos riscos corporativos da ANAC, conforme apresentado a seguir.

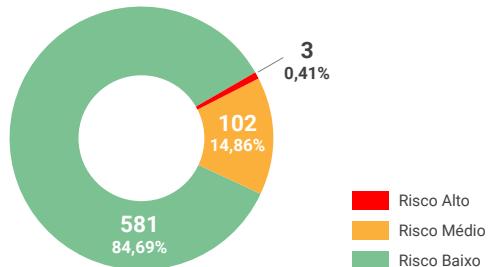


Inerentes e sistêmicos do setor e da atuação dos entes regulados, os riscos à segurança do setor de aviação civil são tratados e gerenciados no âmbito das competências regulatórias e fiscalizatórias da Agência.

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, considerando as particularidades institucionais, e com uma estrutura adaptada do modelo de três linhas de defesa (Instituto dos Auditores Internos – IIA).



Em 2022, a Agência cumpriu a sua meta estratégica de realizar a gestão de riscos de 46% de seus processos organizacionais, identificando um total de 686 riscos.



Os riscos estratégicos são aqueles que podem afetar o alcance dos objetivos estratégicos da Agência, podendo envolver aspectos dos ambientes interno e externo que impactam sua atuação. No que tange a esta dimensão, a ANAC vem desenvolvendo trabalhos para implementação de metodologia, visando a identificação, avaliação e tratamento de seus riscos estratégicos, em alinhamento com o PE 2020–2026, reconhecendo a importância desses fatores para a Agência e demonstrando sua maturidade no desenvolvimento da gestão de riscos.

Programa de Integridade

Em 2021, a ANAC aprovou o Plano de Integridade 2021/2022, por meio da Portaria nº 4.034, de 19 de janeiro de 2021, que tem como principal proposta a promoção da cultura de integridade na Agência, com incentivo a adoção de boas práticas, atenção ao uso de recursos públicos, à prestação de contas, e às interações dos servidores com a sociedade.

A Superintendência de Planejamento Institucional, como Unidade Gestora da Integridade (UGI), coordenou, em conjunto com as áreas responsáveis, o processo de execução das 15 ações de tratamento para os riscos de integridade identificados no Plano de Integridade 2021/22.

Importantes ações foram concluídas no ano de 2022, tais como a realização de um ciclo de palestras sobre conflito de interesses e nepotismo, ministradas pela CGU, o desenvolvimento de treinamento sobre o Código de Ética e Conduta, a elaboração de indicadores específicos para monitoramento da ética na Agência, a implementação do novo sistema de Agenda Pública e a publicação da Instrução Normativa nº 180, que disciplina as relações institucionais da ANAC (https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2022/bps-v-17-no-27-04-a-08-07-2022/instrucao-normativa-180/visualizar_ato_normativo).

Ações de supervisão, controle e correição

No âmbito da Corregedoria da ANAC, no ano de 2022, foram alcançados, do ponto de vista quantitativo, os seguintes resultados:

Ações Desenvolvidas



* Em 31/12/2022, encontravam-se em andamento, com as Comissões de PAD: 11 PAD e 1 PAR.

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:



MACROPROCESSO:

GERIR PESSOAS

Objetivo Estratégico associado



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

MACROPROCESSO: GERIR PESSOAS

Resultados Alcançados

Conformidade legal

No que se refere ao pagamento de folha de pessoal, com o objetivo de proporcionar conformidade às normas vigentes, são adotados mecanismos de controle e gestão, como a utilização do SIAPE, sistema que assegura maior transparência nas transações realizadas e a submissão da unidade pagadora a auditorias preventivas periódicas, em que são demandadas correções ou justificativas sobre os pagamentos efetuados.

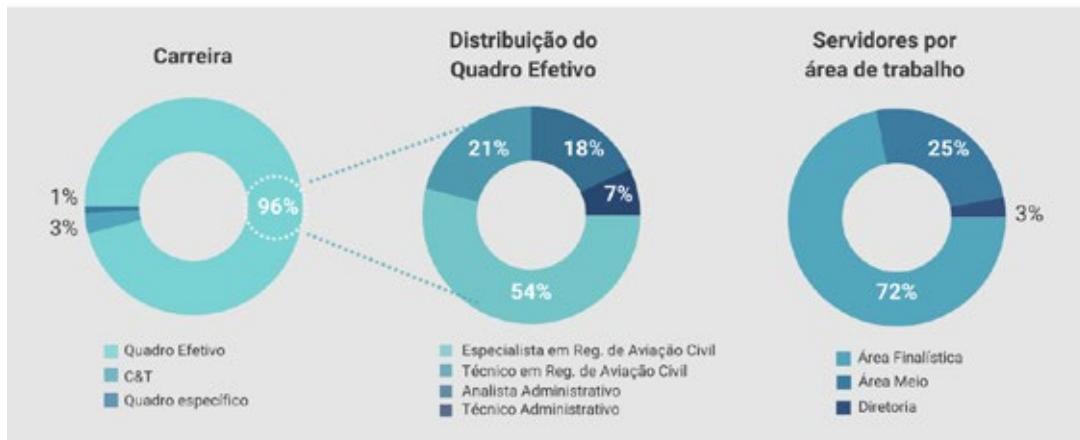
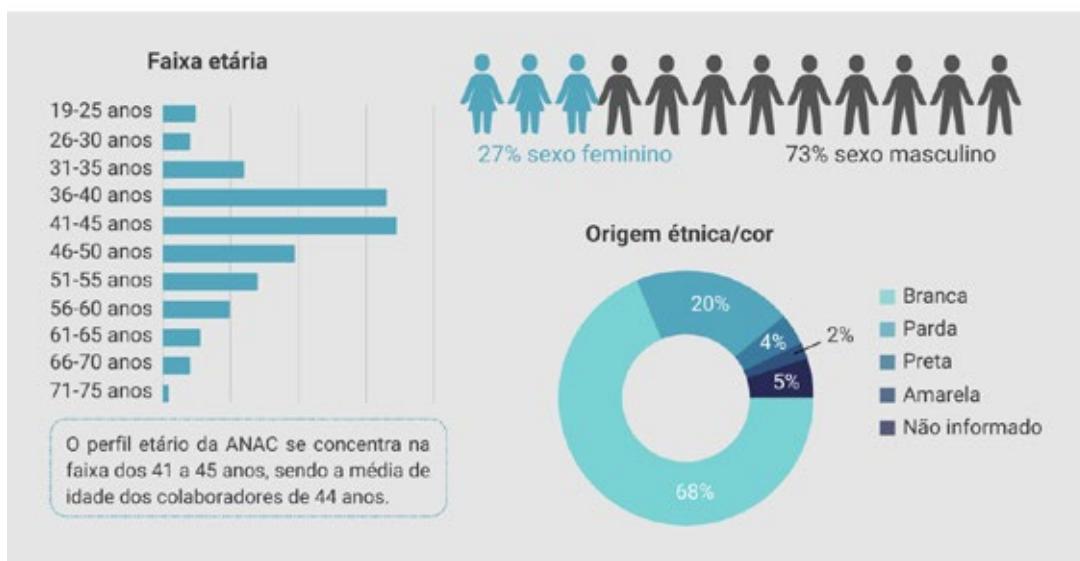
Ademais, é realizado o acompanhamento de diligências e apontamentos dos órgãos de controle, e, se necessário, a correção da inconsistência identificada, com posterior emissão de parecer sobre as medidas adotadas para atendimento da demanda.

O controle dos pagamentos é realizado, ainda, mediante prévia autorização para inclusão de valores no SIAPE, nos casos em que o próprio sistema exige o desbloqueio da rubrica.

Em atendimento à instrução Normativa TCU nº 78/2018, todos os atos de admissão, de concessão de pensão civil e de aposentadoria foram registrados no sistema e-pessoal. Nos termos da Orientação Normativa SGP/MP nº 5, de 21/02/2013, foram instaurados processos para reposição de valores recebidos indevidamente por servidores e estagiários.



Gestão de Pessoas



Despesa de pessoal

A partir dos dados apresentados na tabela a seguir, observa-se uma redução de 0,5% na despesa de pessoal entre os anos de 2021 e 2020. No período de 2020 a 2022 essa redução foi de 1%, impulsionada pela ocorrência de desligamentos de pessoal.

Despesas	2020 (R\$)	2021 (R\$)	2022 (R\$)
Ativos	352.517.642,03	349.474.059,22	347.381.661,15
Aposentados	19.348.457,33	19.995.135,82	20.031.126,29
Pensionistas	2.892.692,83	3.253.267,85	3.595.114,38
Total	374.758.792,19	372.722.462,89	371.007.901,82

Desligamentos	2020	2021	2022
Ativos	5	13	13

Destaca-se que a Agência possui 53 servidores que recebem abono permanência e, portanto, fazem jus à aposentadoria voluntária.

Recrutamento e alocação de pessoas



Cumpre destacar que, em virtude da necessidade de reposição do quadro de pessoal, a Agência solicitou ao então Ministério da Economia a realização de concurso público para ocupação de 169 cargos de nível superior, sendo 145 para Especialistas em Regulação de Aviação Civil e 24 para Analistas Administrativos. Até o momento, não houve autorização para a realização do certame pela pasta ministerial.

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

Em 2022 foi implantado o Programa de Gestão por Desempenho, de forma a permitir que o controle de assiduidade dos servidores fosse realizado por entregas ao invés de por presença em sede. O Programa, denominado ANAC+, integrou a avaliação do desempenho institucional à avaliação de desempenho individual dos servidores, de maneira a permitir a aferição das entregas com qualidade e percepção de valor agregado.

Os próximos passos do programa são a política de reconhecimento e a adaptação da forma de gestão da Agência para o modelo implantado pelo ANAC+, projeto este denominado ANAC do Amanhã.

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

- Continuidade do Programa de Exames Médicos Periódicos da Agência em Brasília/DF, iniciado em 2020, que foi instituído no âmbito da ANAC pela Portaria nº 1.099, de 9 de maio de 2014, e visa acompanhar o estado de saúde, por meio da realização e avaliação de exames clínicos e laboratoriais, promover a saúde e preservar a qualidade de vida dos servidores;
- Campanha de vacinação contra gripe realizada entre os meses de maio e junho, visando minimizar a ocorrência de surtos epidêmicos, evitando o absenteísmo e promovendo o bem-estar e a manutenção da boa saúde dos colaboradores;
- Campanhas sociais do agasalho e brinquedos e livros infantis para arrecadação de doações que foram encaminhadas a instituições de caridade;
- Ações relativas à Saúde Mental no Trabalho coordenadas por uma equipe de profissionais especializados no tema, com palestras e encontros de capacitação online, realizadas em setembro, mês no qual se destaca o Dia Mundial de Prevenção do Suicídio; e
- Realização de eventos para promoção da integração entre as equipes da Agência:
 - Sessões de cinema promocionais para os servidores;
 - Festa junina coletiva;

- Evento de integração e valorização da equipe de apoio administrativo;
- Evento de comemoração do Dia do Servidor Público; e
- CelebrANAC, evento realizado no fim do ano para integração dos servidores e compartilhamento dos resultados alcançados pela Agência.

Comitê de Equidade

Instituído em 2019, por meio da Portaria nº 3.690/2019, o Comitê de Equidade da Agência se reúne periodicamente com o objetivo de estimular e promover ações focadas no tema equidade, capazes de favorecer a integração de servidores e colaboradores. O Comitê, composto por 3 membros, prevê a participação ativa de servidores de múltiplas áreas da Agência e suas iniciativas buscam promover o respeito e a valorização das diferenças e das peculiaridades de cada grupo que compõe a ANAC, considerando aspectos geracionais, de gênero, etnias, orientação sexual e acessibilidade, entre outros.

No intuito de garantir a transparência de sua atuação a servidores e colaboradores da instituição, o Comitê elabora um plano de trabalho e apresenta o relatório de atividades realizadas no respectivo período.

Para o ano de 2023, o Comitê lançará novo relatório de atividades, ainda no primeiro trimestre, que conterá o plano de ação para o biênio 2023-2024.

Desenvolvimento do servidor e ações de capacitação

Ainda como reflexo da pandemia de covid-19, o Centro de Treinamento da ANAC (CT-ANAC) que ofertava, majoritariamente, cursos na modalidade presencial precisou se adaptar e passou a ofertar cada vez mais eventos na modalidade a distância.

Além das ações de capacitação voltadas aos servidores da Agência, a ANAC oferece treinamentos para os profissionais da aviação civil, com objetivo de elevar o nível de conscientização sobre segurança operacional e contra atos de interferência ilícita na aviação.

As entregas realizadas na área de capacitação só foram possíveis porque a ANAC vem investindo consistentemente em seu planejamento interno e no levantamento de necessidades de treinamento, que passa pela definição das trilhas de aprendizagem, para a elaboração do seu Plano de Desenvolvimento Pessoas (PDP).

Outra frente utilizada para desenvolvimento de seus servidores são os investimentos realizados em Incentivos Educacionais, com bolsas de capacitação em idiomas, por meio do Programa de Capacitação em Idiomas (PCI), que permite aos servidores cursar os seis idiomas da OACI (árabe, espanhol, francês, inglês, mandarim e russo) e alemão, recebendo 65% de reembolso dos valores investidos.

Adicionalmente, a Agência oferece bolsas vinculadas ao Programa de Incentivo Educacional (PIE), que permite o ressarcimento para cursos em nível de graduação, especialização, mestrado e doutorado.

A ANAC oferece também provas de proficiência em inglês e espanhol, desenvolvidas pela área técnica e disponibilizadas online no Portal de Capacitação da Agência, com o objetivo de viabilizar a participação de servidores em capacitações e eventos internacionais sem tradução simultânea, de forma a garantir a compreensão adequada dos conhecimentos ministrados.

A ANAC desenvolve trabalhos de tradução e versão de documentação ampla e variada, de interesse da Agência e decorrente de Acordos firmados.

Em 2022, os principais trabalhos de tradução e versão realizados foram:

- Tradução e versão de processos administrativos para cessão de servidores a organismos internacionais;
- Tradução do Doc OACI 9868 (*Procedures for Air Navigation Services*);
- Tradução do *Working Arrangements for the Implementation of an ICAO Training Package developed by a TRAINAIR PLUS Member (TPM-ITP) Virtual and classroom delivery formats*;
- Revisão em espanhol do Memorando de Entendimento entre DINACIA (Uruguai) e ANAC;
- Versão em inglês da Resolução ANAC Nº 692 (Regras para a exploração do serviço de transporte aéreo internacional por empresas estrangeiras e as condições para operações em código compartilhado para empresas brasileiras e estrangeiras); e
- Versão em inglês da Portaria ANAC Nº 9715 (Procedimentos para o acesso de empresas estrangeiras ao mercado brasileiro).

A Agência realiza ainda traduções do inglês para o português de documentos publicados pela OACI, no âmbito da iniciativa *No Country Left Behind*.

A tradução de alguns dos Anexos à Convenção de Chicago acontece também em decorrência de compromisso assumido com a OACI para atender necessidades urgentes de países lusófonos.

Ademais, a ANAC provê ao setor de aviação um importante instrumento, os Dicionários ANACpédia, que compõem a iniciativa pioneira de oferecer dados terminológicos online e gratuitos a toda

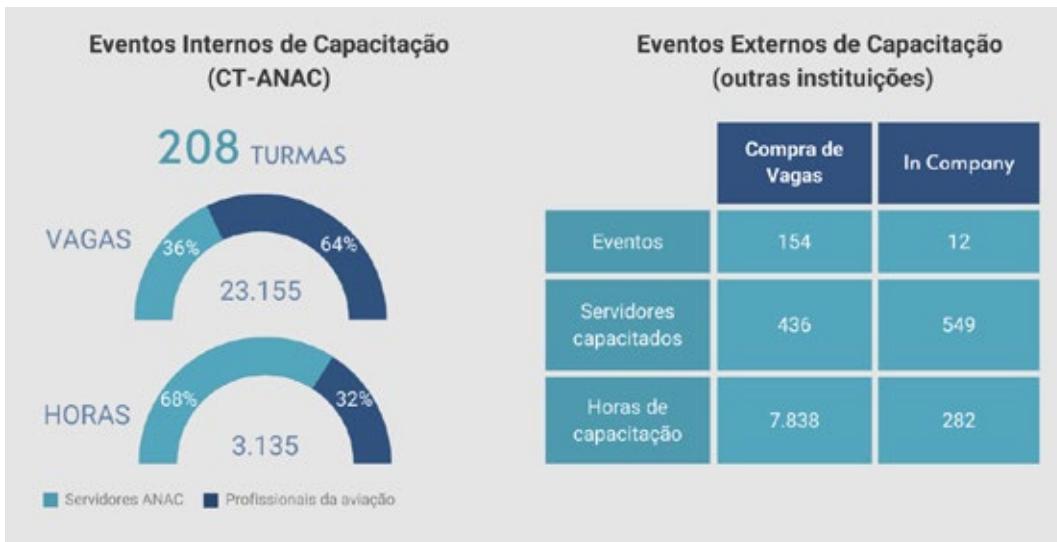
sociedade brasileira e internacional, em especial aos profissionais da aviação. Não se conhece ferramenta equivalente no mundo.

No âmbito dos Dicionários ANACpédia, a Agência finalizou com sucesso o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) 2019-2022 com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), com o objetivo primário revisar e atualizar informações e incluir termos relativos ao controle do espaço aéreo nos dicionários da Agência, área de especialidade daquele Departamento. Um novo ACT ANAC-DECEA para ANACpédia está previsto para ser celebrado em 2023.

Além dessas iniciativas, a Agência desenvolveu o Curso *Aviation English Level 3 for Civil Aviation Professionals*, na Metodologia TRAINAIR Plus, oferecido online e elaborado em consonância com os padrões de qualidade e metodológicos estabelecidos pela OACI, tendo sido aprovado como STP (Standardized Training Package), o que permite que seja oferecido aos demais países membros da Organização. Em 2022 foram disponibilizadas 3 edições do curso, totalizando mais de 11.034 inscrições, rendendo à ANAC o Prêmio: "*Highest Number of Trainees Standardized Training Package [STP]*" – *GLOBAL AVIATION TRAINING, TRAINAIR PLUS*.

Programa de Capacitação em Idiomas (PCI)





Gestão do conhecimento, pesquisa e inovação

No ano de 2022, várias foram as iniciativas e ações afetas ao laboratório de Inovação da ANAC (InovANAC) e à Gestão do Conhecimento e Pesquisa:

BANCO DE PESQUISADORES

Lançado em 2019 e disponível para o público interno da ANAC, o Banco de Pesquisadores inclui dados sobre materiais bibliográficos produzidos pelos servidores da Agência e atualmente possui 188 perfis cadastrados, incluindo o cadastro de servidores com especialização, mestrado e doutorado. Para cada perfil são relacionados os trabalhos produzidos, tanto no contexto da formação acadêmica, quanto os artigos e demais trabalhos elaborados e publicados em meio científico.

LABORATÓRIO DE INOVAÇÃO - LAB INOVANAC

Instituído pela Portaria nº 3.791, de 14 de novembro de 2017, o Laboratório tem como objetivos fomentar a geração, execução e aceleração de ideias e oportunidades que possibilitem a produção de inovações que agreguem valor para a sociedade, para o sistema de aviação civil e para a própria Agência. O Lab InovANAC organiza prêmios, desenvolve projetos, oficinas de trabalho e ações de aprendizagem com o uso de abordagens e práticas inovadoras, tanto interna quanto externamente.

Em 2022, a ANAC formou 25 facilitadores habilitados a conduzir oficinas de *Design Thinking*, ampliando a capacidade da Agência de produzir inovações e soluções e de colaborar com outros órgãos e com o sistema de aviação civil nessa temática.



RELACIONAMENTO COM A ACADEMIA

Em 2022, foi dado continuidade ao Termo de Execução Descentralizada (TED) firmado com a Universidade Federal do Ceará (UFC). Com duração de 24 meses, a parceria teve início em 2020, permitindo a consecução do projeto “Contribuição da ciência, tecnologia e inovação ao estudo dos pavimentos aeroportuários nacionais: subsídios técnico-científicos às atividades da Agência Nacional de Aviação Civil”.

A pesquisa teve como objetivo investigar diferentes aspectos relacionados a pavimentos aeroportuários e alguns produtos do TED foram a elaboração da minuta de artigo científico referente à revisão sistemática dos trabalhos, visitas técnicas e entrega e apresentação de Relatórios Técnicos consolidados referente ao Plano de Trabalho.

INTERCÂMBIO

Iniciativas pioneiras implementadas em 2022:

- Intercâmbio com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ): servidora da ANAC foi colaborar e adquirir novas experiências na área de relações internacionais daquela autarquia; e
- Parceria com a Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) para cooperação e troca de experiências entre os profissionais da ANAC e de companhias aéreas associadas à ALTA, com o objetivo de estudar e implementar em aeroportos brasileiros o *Required Navigation Performance Authorization Required Departure* (RNP AP DP).



Desafios e ações futuras

- Evolução contínua do Programa ANAC+ e aprimoramento da política de consequências e controles de desempenho e relatórios gerenciais, bem como ações que busquem a integração entre os servidores e a instituição.
- Proposição de ações de saúde e bem-estar dos servidores com implementação de medidas voltadas para a redução do absenteísmo com base no estudo realizado em 2022.
- Estruturação de rotina de análise das movimentações e exonerações para adotar ações de prevenção a desligamentos da Agência, visando a retenção dos talentos.
- Reiteração da solicitação de realização de concurso público junto à pasta ministerial responsável para a formação de cadastro reserva para recompor a força de trabalho que vem diminuindo desde 2018, quando o último concurso expirou.
- Implementação do projeto de *onboarding* para promover o engajamento e aculturação dos profissionais recém ingressados na ANAC, especialmente no contexto do ANAC+, uma vez que a maioria dos colaboradores da Agência trabalha atualmente em regime remoto.
- Ampliação e diversificação das ações que promovem a gestão do conhecimento e o desenvolvimento de talentos, incluindo iniciativas relacionadas a intercâmbios e à inovação, alinhados e em parceria com outras áreas da Agência, além das ações voltadas à capacitação já promovidas regularmente.
- Consolidação de iniciativas voltadas à qualificação permanente dos servidores atendidos pelo Programa de Capacitação de Inspetores de Voo, pelo projeto Qualidade na Formação e pelo Programa de Desenvolvimento de Gestores e Líderes.

- Auditoria trienal do Centro de Treinamento da ANAC, visando manter sua certificação junto ao Programa TRAINAIR PLUS da OACI, contribuindo com o alcance de bons resultados para o país nas auditorias USOAP e SSPIA, além de ampliar a cooperação internacional com países lusófonos e da América Latina.
- Simplificação de processos para atender com mais agilidade tanto servidores quanto profissionais de aviação civil brasileiros e estrangeiros em termos de capacitação, com previsão de aumento na oferta de oportunidades de ações formativas em 2023.
- Conclusão em 2023 das trilhas de aprendizagem pendentes, bem como atualização de trilhas existentes, em especial aquelas que colaboram para a formação geral e inicial, que alcançam todos os servidores, objetivando facilitar o processo de *onboarding*.

MACROPROCESSO: GERIR INFORMAÇÃO E TECNOLOGIA

Objetivos Estratégicos associados



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



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



Aprimorar a gestão de informação para a tomada de decisão



Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva

MACROPROCESSO: GERIR INFORMAÇÃO E TECNOLOGIA

Resultados Alcançados

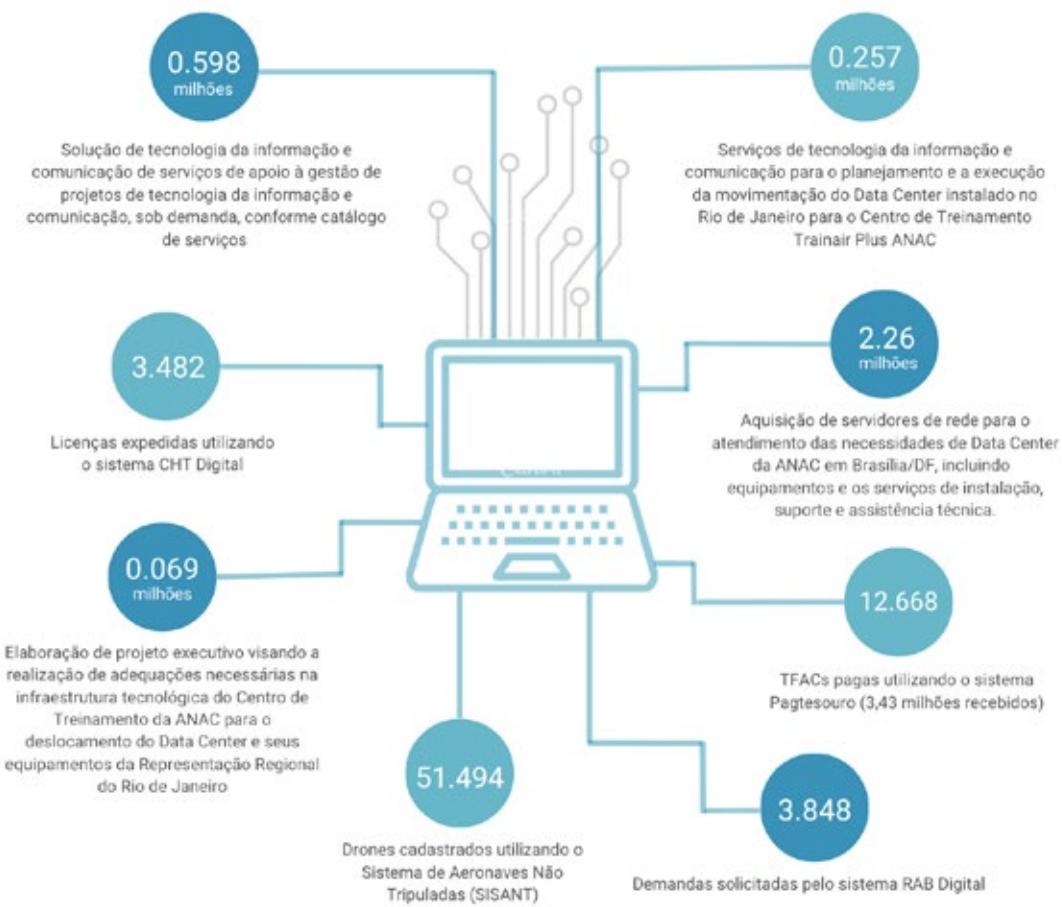
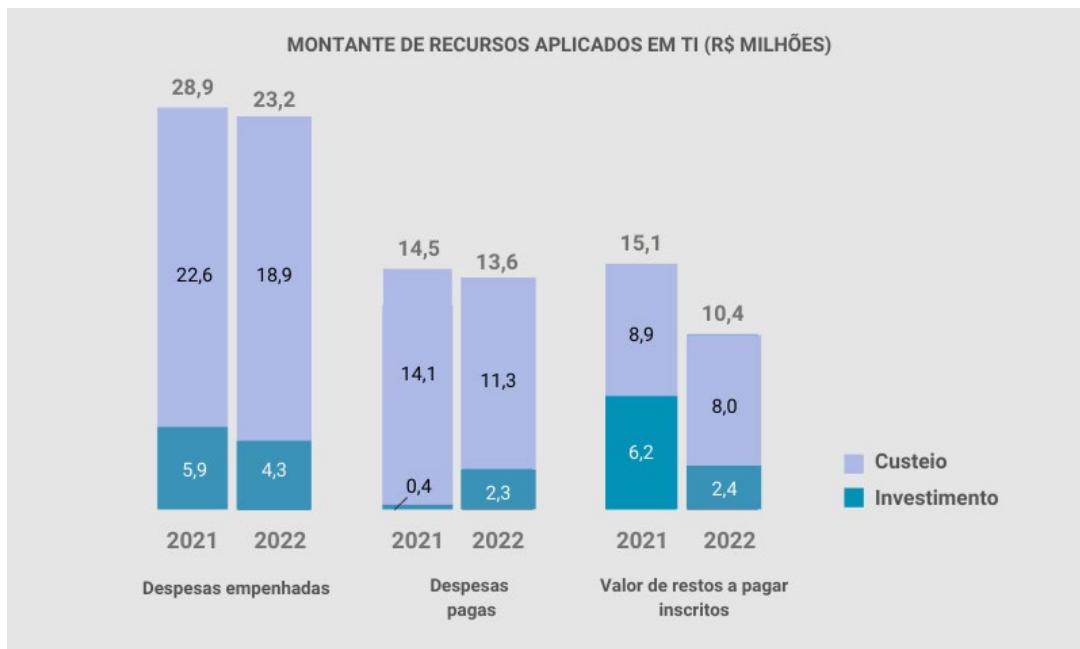
Conformidade legal da gestão de TI

A fim de garantir a conformidade legal da gestão de TI, a ANAC observa e aplica um conjunto de regras e diretrizes estabelecidas ou referenciadas pelo Governo Federal por meio do Ministério da Economia, do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR) e demais órgãos de controle, bem como padrões internacionais para a manutenção dos serviços de TI, além de obedecer aos seus normativos internos. Particularmente, ao que se refere às contratações de TI, a ANAC segue os ditames estabelecidos pela Instrução Normativa nº 01, de 04 de abril de 2019, da Secretaria de Governo Digital/Ministério da Economia e suas demais atualizações. Em vista disso, evolui continuadamente seus padrões referentes a dados abertos, acessibilidade, aprimoramento da governança digital, segurança da informação, identidade visual, interoperabilidade, licitação e fiscalização de contratos.

Tecnologia da Informação

DISTRIBUIÇÃO DAS DESPESAS EMPENHADAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO POR CADEIA DE VALOR







Desafios e perspectivas para os próximos exercícios

O ano de 2022 contou com desafios que impactaram no cumprimento integral de todas as metas, dentre os quais é possível destacar:

- Número insuficiente de servidores na STI, limitando a capacidade operacional de projetos e iniciativas de TI; e
- Contingenciamento orçamentário, causando impacto direto no planejamento e execução de projetos.

Não obstante o percentual de execução do PDTI para o ano de 2022 ter alcançado 73%, sua execução trouxe resultados expressivos para a Agência, como o apoio na implantação do Programa de Gestão por Desempenho da ANAC, o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) Digital, o novo Sistema de Aeronaves não Tripuladas (Sisant), o Diário de Bordo Digital, Login Único, dentre outros sistemas que aprimoraram a experiência do usuário e trouxeram mais celeridade e confiabilidade na prestação de serviços da Agência.

No Anexo 3 do presente Relatório estão relacionados as principais iniciativas e projetos na área de TI com uma breve descrição de seus resultados, benefícios e impactos mais relevantes.

Por fim, para os próximos anos permanece a necessidade de se recomposição da força de trabalho do quadro de TI, visto que estão previstos projetos e ações de grande impacto, como melhorias que resultem no aprimoramento do indicador estratégico iGestTI, aperfeiçoamento dos níveis de serviço de TI e gerenciamento de aspectos atinentes à segurança da informação.

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

MACROPROCESSO: GERENCIAR RELAÇÕES INSTITUCIONAIS INTERNAS E EXTERNAS

Resultados Alcançados

Atuação internacional

Durante o ano de 2022, a ANAC reforçou seu protagonismo no cenário internacional, principalmente quanto às ações relacionadas à retomada das demandas do setor aéreo, fortemente impactadas em razão dos efeitos da pandemia de covid-19, destacando-se sua atuação na chefia da delegação brasileira durante a 41^a Assembleia Trienal (A41) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

O País desempenha papel estratégico na definição das normas e padrões técnicos que regem o sistema de aviação civil internacional, garantindo representação nos grupos técnicos e decisórios mais relevantes da OACI. Além disso, o nível de desenvolvimento do setor de aviação civil nacional coloca o Brasil em posição de referência para os Estados da América Latina e Caribe, nos quais existe a expectativa de que o País assuma papel de liderança construtiva e cooperativa na região.





41^ª ASSEMBLEIA DA OACI

Eleição para o Conselho Permanente da OACI

Brasil foi o país mais votado no Grupo 1, formado pelos países que mais contribuem para a aviação mundial, na eleição para membros do Conselho Permanente da OACI

Adesão ao programa da OACI African Initiative (AFI)

Brasil formalizou seu interesse em cooperar com os países africanos no sentido de fortalecer os níveis de segurança operacional na região

Outras propostas da ANAC consideradas

- Simplificação dos processos de certificação de aeronaves de menor porte;
- Detalhamento das informações mínimas de aeronavegabilidade que devem ser prestadas pelo Estado de desenho das aeronaves.

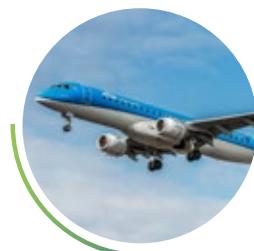


Assembleia aprovou diversas propostas apresentadas pelo Brasil

- Criação de um Grupo de Trabalho para reformular o sistema regulatório e de governança da OACI;
- Estabelecimento de análises de impacto regulatórios previamente a propostas de regulações relacionadas aos provedores de serviços de solo (Ground Handling Service Providers).

COOPERAÇÃO TÉCNICA

- Realização do curso online “Perícia Médica Aeronáutica” para capacitação em perícia e procedimentos administrativos relativos à emissão de Certificados Médicos Aeronáuticos por médicos examinadores, para os indicados pela Autoridade de Aviação Civil de Angola.
- Realização de treinamento de inspetores da Autoridade de Aviação Civil de Angola, com relação aos aspectos de Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), com ênfase nos aspectos relacionados a aeródromos (AGA) em Luanda, Angola.
- Palestra virtual sobre técnicas adotadas pela ANAC na fiscalização dos serviços de resposta à emergência aeroportuária, de maneira virtual, para autoridade da Argentina.
- Apoio e orientação à Agência de Aviação Civil (AAC) de Cabo Verde, no processo de certificação operacional da aeronave Embraer ERJ 190, de fabricação brasileira.
- Reuniões virtuais de prospecção de oportunidades de cooperação entre ANAC e as autoridades de aviação civil de Moçambique e Angola com apoio da Agência Brasileira de Cooperação – ABC do Ministério de Relações Exteriores.
- Troca de melhores práticas e experiências entre a ANAC e a European Aviation Safety Agency (EASA) sobre temas como segurança cibernética e participação do evento “ATO certification and oversight process done by EASA”.
- Realização do webinar “Desenvolvimento Institucional da ANAC Brasil”, compartilhando com a Comunidade de Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL) sua experiência em planejamento, gestão, qualidade regulatória e fortalecimento institucional.
- Sistema Regional de Cooperação para Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP):
 - - Curso de Certificação de Operações Aéreas em Baixa Visibilidade (CAT II/III) para Inspectores da Autoridade de Aviação Civil do Panamá;
 - - Auxílio na elaboração e revisão de normativos; e
 - - Participação na certificação do Aeroporto Internacional de El Loa/Calama, no Chile.



Além das atividades internacionais relacionadas à OACI, o Brasil também participou ativamente de grupos regionais, com destaque para o Sistema Regional de Cooperação para Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP), que é uma iniciativa coordenada pelo Escritório Regional da OACI em Lima, cujo objetivo é prover material, recursos e capacidade técnica para melhor capacidade de resposta dos países participantes perante o programa de auditoria em segurança operacional da OACI (USOAP). Além disso, o SRVSOP visa estabelecer uma harmonização normativa regional que cumpra com as Normas e Métodos Recomendados (SARP) da OACI, de forma a contribuir para a padronização de processos como as certificações e fiscalizações realizadas pelos Estados.

Grupos Regionais

SISTEMA REGIONAL DE COOPERAÇÃO PARA VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SRVSOP)

Adesão ao Acordo Multinacional de Oficinas de Manutenção do Sistema Regional

Possibilita que uma oficina certificada pelo SRVSOP seja reconhecida pelos Estados-Parte, representando redução em custo tanto para a oficina quanto para as autoridades de aviação civil que precisariam despender recursos para certificar a oficina demandante.



Plano Estratégico SRVSOP

ANAC foi eleita para coordenar a elaborar o Plano Estratégico do SRVSOP, documento que irá reger a estrutura de governança e gestão do Sistema Regional.

*ANAC recebeu a maior pontuação em governança dentre 29 Autoridades de Aviação Civil da América Latina e Caribe, segundo relatório da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Econômicos (OCDE), em 2022.

COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL (CLAC)

ANAC eleita como coordenadora do macrotema Transporte Aéreo

Responsável por coordenar as ações relacionadas com o fomento do transporte aéreo regional, como a proposta para tornar permanente o Memorando de Entendimento (MoU) que possibilita o direito de tráfego de 7ª liberdade de carga para os Estados aderentes.



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.



Ações de comunicação

Os trabalhos ligados à comunicação social e imprensa 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

- Encerramento das atividades da Itapemirim Transportes Aéreos
- Primeiro pedido de certificação de aeronave elétrica de pouso e decolagem vertical (eVTOL)
- Lei do Voo Simples
- Preços de passagens e valor do querosene de aviação impactados pela guerra entre Rússia e Ucrânia
- 7ª Rodada de concessões aeroportuárias e operação por hora no Aeroporto de Congonhas
- Atuação internacional da ANAC

Campanhas de Comunicação, Publicações e Pesquisas



RAB Digital

O lançamento do primeiro serviço 100% digital do Registro Aeronáutico Brasileiro, o RAB Digital, contou com campanha direcionada aos usuários do sistema, gerando um ótimo engajamento nas redes sociais da Agência.



Lei do Voo Simples

A Medida Provisória do Voo Simples foi convertida na Lei nº 14.368. A campanha de esclarecimento contou com sete cards nas redes sociais, alcançando um público médio de 7 mil usuários.



Aeronaves Leves Esportivas (ALE)

As novas regras aprovadas para as Aeronaves Leves Esportivas foram divulgadas por meio de cards que geraram uma boa repercussão para a imagem da Agência.



Novo SISANT

O lançamento do novo Sistema de Aeronaves não Tripuladas (SISANT) envolveu cards para as redes sociais, nova página eletrônica do sistema, guias orientativos e manuais de procedimentos.



Aniversário de Santos Dumont

Em ação especial, a ANAC publicou no dia 20 de julho card nas redes sociais por ocasião do aniversário de Santos Dumont, somando mais de 39,5 mil visualizações no Facebook e no LinkedIn.



Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC)

Trata de procedimentos de segurança para impedir o embarque de objetos e materiais que possam colocar um voo em risco. Sua divulgação nas redes sociais obteve boa recepção pelo público.



41ª Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)

Para a divulgação da participação da Agência no evento foram realizadas 15 publicações no LinkedIn em versão bilíngue (português e inglês).



Por Dentro da Aviação Profissionais do Setor

A série Por Dentro da Aviação ganhou nova edição, trazendo cards e infográficos orientativos com curiosidades sobre a formação dos profissionais regulados pela ANAC, como pilotos, comissários e mecânicos.



7ª Rodada de Concessão

A concessão de 15 aeroportos à iniciativa privada foi destaque positivo para o setor na imprensa e nas redes sociais, atingindo 1.740 curtidas e 47 compartilhamentos na publicação sobre o tema no LinkedIn.



Pluralismo

A Agência elegeu datas de reconhecimento à igualdade feminina e racial, de conscientização do autismo e de combate à homofobia, dentre outras, para reafirmar seu compromisso com o pluralismo, a valorização e o respeito aos cidadãos.

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 Agência, de forma a garantir espaços, mecanismos e instrumentos de participação e controle social sobre sua atuação.

Sistema de Atendimento ANAC



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).

287 pedidos de acesso à informação
8,29 dias tempo médio de resposta

Itens de transparência avaliados



Plano de Dados Aberto (PDA)



Acesso concedido ou parcialmente concedido

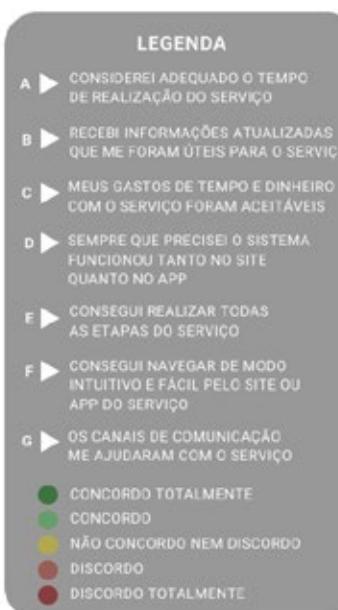
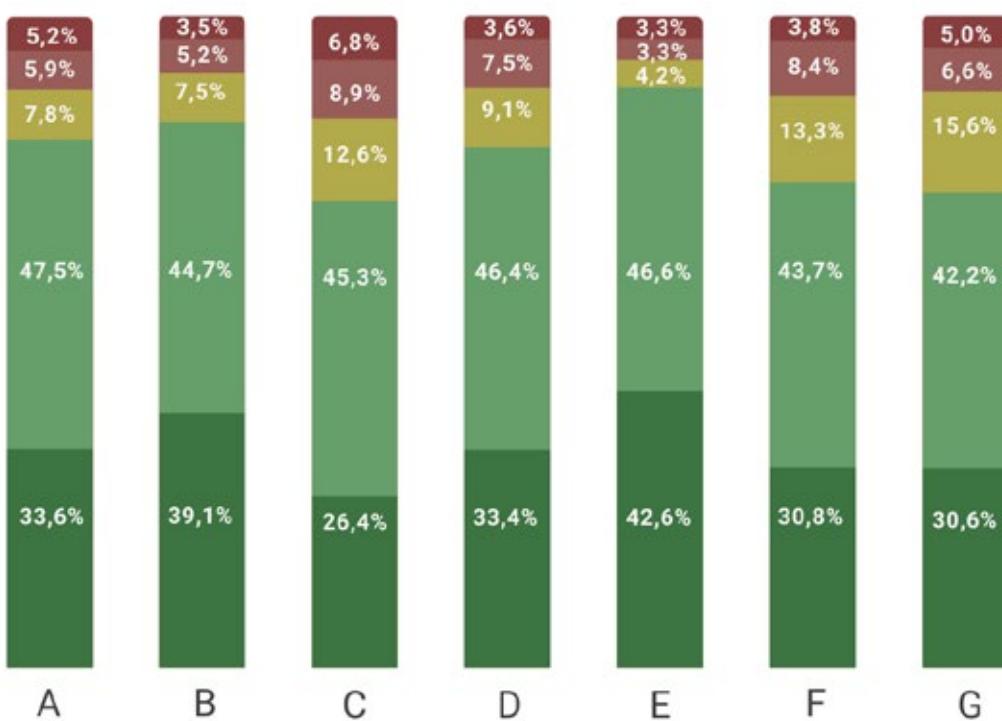


Status dos pedidos



Grau de Satisfação dos Usuários com os Serviços Prestados

PESQUISA "COMO FOI A SUA EXPERIÊNCIA COM O SERVIÇO PRESTADO"



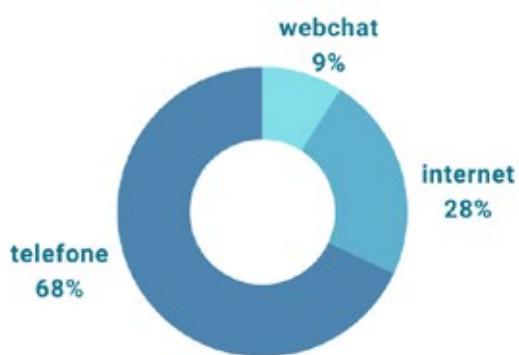
Fale com a ANAC



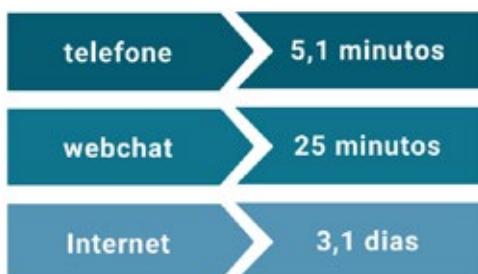
115.752
manifestações recebidas

9.646
média mensal

 **+13%**
em relação a 2021



Tempo médio de atendimento e resposta



227 solicitações realizadas



178 solicitações aceitas pela
área técnica

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



Desenvolver a cultura de cooperação e a integração no setor



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



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



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



Aprimorar a gestão de informação para a tomada de decisão

MACROPROCESSO: ZELAR PELO CUMPRIMENTO DOS REGULAMENTOS E NORMAS DE SEGURANÇA

Resultados Alcançados

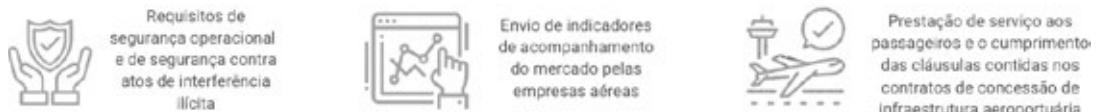
Fiscalização

A fiscalização da ANAC possui duas vertentes com âmbitos de atuação distintos: a Vigilância Continuada e a Ação Fiscal. Além disso, a Agência também é responsável pela fiscalização dos contratos de concessão de aeroportos.

VIGILÂNCIA CONTINUADA

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.

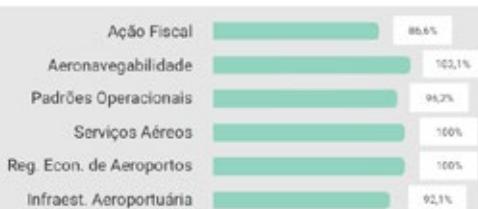
O QUE É FISCALIZADO?



Cumprimento do plano de fiscalização consolidado



Cumprimento do plano de fiscalização (área de atuação)



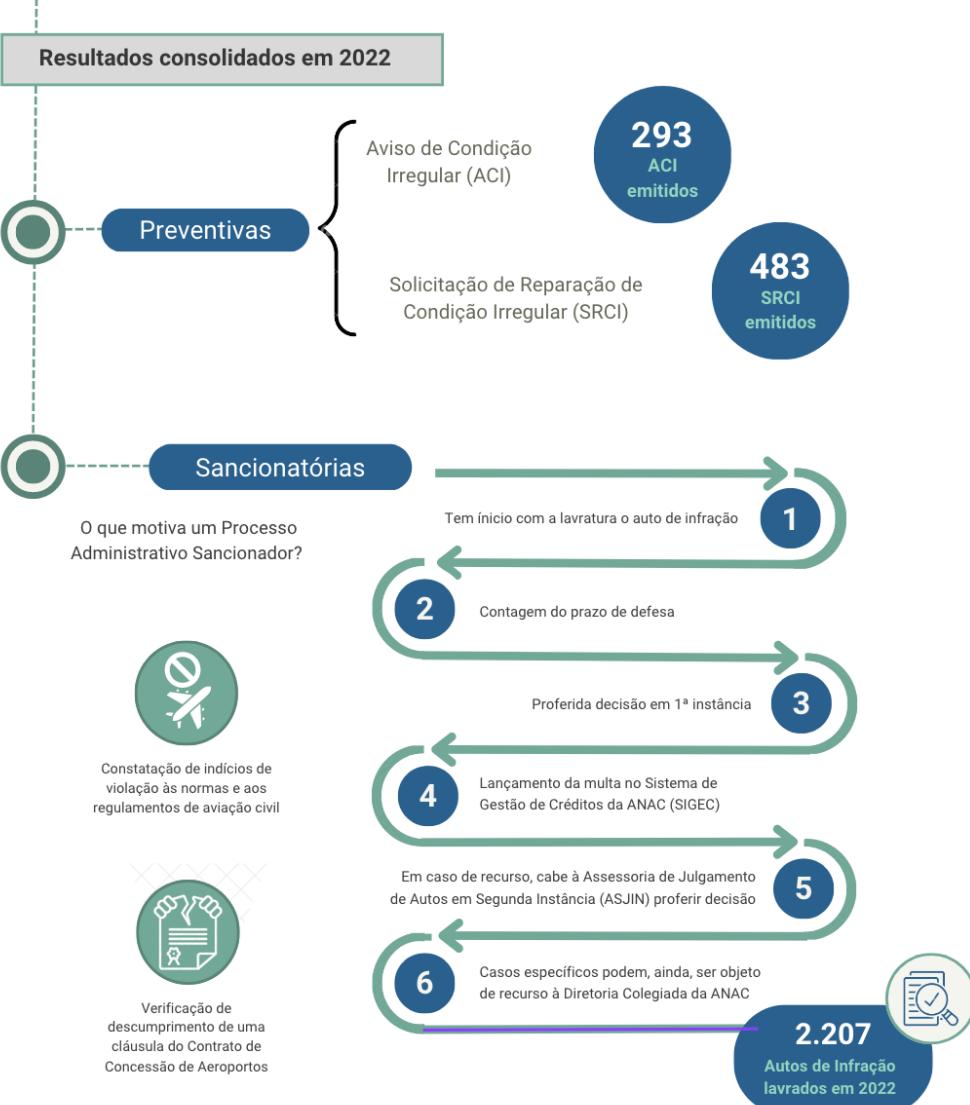
AÇÃO FISCAL

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).



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.



MACROPROCESSO:

ACOMPANHAR OS CONTRATOS DE CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Objetivos Estratégicos associados



Desenvolver a cultura de cooperação e a integração no setor



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



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



Aprimorar a gestão de informação para a tomada de decisão

MACROPROCESSO: ACOMPANHAR OS CONTRATOS DE CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

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.

Sétima rodada de concessões aeroportuárias

Em execução de diretriz de política pública idealizada pelo Governo Federal para incremento e desenvolvimento da infraestrutura de transportes no Brasil, em 07 de junho de 2022 foi publicado o Edital do Leilão nº 01/2022, para concessão da ampliação, exploração, e manutenção de 15 aeroportos, divididos em três blocos. A sessão pública de leilão ocorreu no dia 18 de agosto de 2022, quando todos os três blocos foram arrematados. Todos os requisitos do Edital foram atendidos e a expectativa é que a assinatura dos contratos de concessão e efetivo ingresso dos recursos aos cofres públicos ocorra no primeiro trimestre de 2023.



7^ª RODADA DE CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS

Bloco Aviação Geral

- Aeroporto Campo de Marte (SBMT)
- Aeroporto de Jacarepaguá (SBJR)

Grupo XP
(parceria com a Egis Airports)

R\$ 141,4 milhões

Bloco Norte II

- Aeroporto Internacional de Belém (SBBE)
- Aeroporto Internacional de Macapá (SBMQ)

Consórcio Novo Norte
(Socicam e Dix Empreendimentos)

R\$ 125 milhões

Bloco SP/MS/PA/MG

- Aeroporto de Congonhas (SBSP)
- Aeroporto de Campo Grande (SBCG)
- Aeroporto de Corumbá (SBCR)
- Aeroporto Internacional de Ponta Porã (SBPP)
- Aeroporto de Santarém (SBSN)
- Aeroporto de Marabá (SBMA)
- Aeroporto Carajás (SBCJ)
- Aeroporto de Altamira (SBHT)
- Aeroporto de Uberlândia (SBUL)
- Aeroporto de Montes Claros (SBMK)
- Aeroporto de Uberaba (SBUR)

Aena Desarollo

R\$ 2,45 bilhões



Acompanhamento dos investimentos

4^ª RODADA DE CONCESSÕES

- Os prazos para conclusão de todos os investimentos iniciais previstos para a 4^ª rodada de concessões foram finalizados.
- Em junho foi realizada visita técnica para recebimento das obras da Fase I-C do Aeroporto de Salvador.
- Em julho foi realizado o adimplemento contratual da ampliação da pista de pouso e decolagem do Aeroporto de Porto Alegre.
- Em novembro foi realizada visita técnica para recebimento da infraestrutura da Fase I-C do Aeroporto de Fortaleza, que se encerrou em 15 de dezembro de 2022, e cuja análise do adimplemento está em andamento e deve ser concluída até fevereiro de 2023.

5ª RODADA DE CONCESSÕES

- Com a finalização da Fase I-B prevista para 2023 (exceto para o aeroporto de Vitória, cuja Fase I-B se encerrou em 2021), foram realizados acompanhamentos mensais por meio de relatórios estruturados e visitas técnicas ao longo do ano.

Relicitação do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro

No dia 10 de fevereiro de 2022, a Concessionária RioGaleão, sob argumento de incapacidade de cumprir o contrato de concessão sob as premissas originalmente estabelecidas, solicitou a relicitação do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, com base na Lei nº 13.448/2017.

Dando cumprimento às competências atribuídas à ANAC pelo Decreto nº 9.957/2019, a Agência avaliou e reconheceu a viabilidade técnica da relicitação, considerando:

- (I) o atendimento aos requisitos formais normativos;
- (II) a comprovada incapacidade de a Concessionária cumprir o contrato de concessão sob as premissas originalmente estabelecidas;
- (III) a legítima expectativa de preservação do nível e qualidade do serviço disponível durante o prazo necessário para a relicitação; e
- (IV) a viabilidade de novo contrato de concessão, a ser celebrado sobre novas bases materiais e com novas partes.

Após o reconhecimento da adequação do pedido às diretrizes de política pública idealizadas para o setor pelo Ministério setorial competente, bem como o ateste de conveniência e oportunidade pelo Programa de Parcerias e Investimentos do Governo Federal, foi publicado o Decreto nº 11.171, de 11 de agosto de 2022, que efetivamente qualificou o empreendimento para fins de relicitação.

Dando seguimento ao processo, a ANAC iniciou tratativas junto à Concessionária Rio Galeão para estabelecer termo aditivo em que constem os ditames contratuais para o período de encerramento do contrato vigente e assunção de nova outorga, com foco especialmente em pagamento de outorga, governança corporativa, contratos com terceiros, investimentos, indenização, transição operacional e arbitragem.

Após amplo processo negocial, assegurado contraditório, e aprovação pelas instâncias necessárias desta Agência, em novembro de 2022 foi assinado pelas partes o Sexto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2014-SBGL, com eficácia a contar de 10 de janeiro de 2023.



Aditivos contratuais

Ao longo do ano de 2022, num constante exercício de adequação, arejamento e modernização dos contratos de concessão aeroportuária, foram conduzidos 17 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, visa cumprir recomendações constantes de relatório final do projeto de avaliação concorrencial da aviação civil, promovido pelo CADE e pela OCDE.

Termos Aditivos celebrados em 2022		
Assunto	Processo	Aeroporto
Relicitação	00058.008181/2022-71	Galeão
Arbitragem	00058.017666/2019-50	Confins
Seguros	00058.040033/2022-41	Confins
Seguros e extinção da Contribuição Mensal	00058.039706/2022-10 c/c 00058.049899/2022-17	Guarulhos
Seguros e RPC	00058.046274/2022-01	Florianópolis
Seguros e RPC	00058.046590/2022-75	Salvador
Seguros e RPC	00058.046903/2022-95	Fortaleza
Seguros e RPC	00058.046580/2022-30	Porto Alegre
Seguros	00058.040045/2022-75	Brasília
Extinção da Contribuição Mensal	00058.049898/2022-72	Confins
Antecipação de Outorga	00058.068179/2022-51	Porto Alegre
Antecipação de Outorga	00058.066572/2022-18	Florianópolis
Antecipação de Outorga	00058.068206/2022-95	Salvador
Extinção da Contribuição Mensal*	00058.049893/2022-40	Viracopos
Extinção da Contribuição Mensal*	00058.049895/2022-39	Galeão
Extinção da Contribuição Mensal*	00058.049828/2022-14	Brasília
Extinção da Contribuição Mensal*	00058.049669/2022-58	Natal

Reequilíbrios econômico-financeiros

Reequilíbrios covid-19

Em razão do reconhecimento de que as restrições e os prejuízos decorrentes da pandemia de covid-19 perduraram ao longo de 2022, foram protocolados e analisados pela ANAC os seguintes pleitos de reequilíbrio:

Pleitos de reequilíbrio referentes aos efeitos da pandemia em 2022				
Aeroporto	Processo	Valor total requerido pela Concessionária (R\$)	Valor aferido pela área técnica (R\$)	Decisão final - Diretoria da ANAC
Guarulhos	00058.036531/2022-99	508.249.343,18	304.218.075,59	Decisão 563/2022
Brasília	00058.038405/2022-79	110.828.452,91	70.733.673,57	Decisão 564/2022
Fortaleza	00058.037441/2022-15	74.020.663,57	57.310.718,63	Decisão 566/2022
Porto Alegre	00058.037411/2022-17	116.543.889,94	86.034.276,08	Decisão 568/2022
Confins	00058.040221/2022-79	79.266.118,80	60.721.357,66	Decisão 569/2022
Salvador	00058.046472/2022-67	153.641.128,75	95.826.171,02	Decisão 570/2022
Natal	00058.061914/2022-03	15.837.062,39	A ser deliberado pela Diretoria	-
Galeão	00058.066328/2022-03	449.167.348,93	Em análise de 1ª instância	-
Bloco Nordeste	00058.073091/2022-51	76.971.131,62	Em análise de 1ª instância	-

Com efeito, dentre os nove novos pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro pleiteados em 2022 pelas Concessionárias, que totalizaram cerca de 1,58 bilhões de reais, conforme valores constantes das petições iniciais dos pedidos de revisão extraordinária, três pleitos encontram-se em análise.



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

Pleitos de reequilíbrio referentes aos efeitos da pandemia em 2021				
Aeroporto	Processo	Valor total requerido pela Concessionária (R\$)	Valor aferido pela área técnica (R\$)	Decisão final - Diretoria da ANAC
Brasília	00058.027573/2021-58	174.570.575,08	136.814.886,52	Decisão 507/2022
Confins	00058.026599/2021-89	74.350.108,22	69.866.661,78	Decisão 571/222 (revogou Decisão 524/2022)
Natal	00058.053737/2021-01	22.333.409,42	18.062.332,74	Decisão 529/2022
Bloco Centro-Oeste	00058.018711/2022-99	13.662.987,41	11.494.794,20	Decisão 541/2022
Galeão	00058.024590/2021-33	487.307.609,06	428.679.411,71	Decisão 593/2022
Florianópolis	00058.045871/2022-19	50.085.913,11	46.321.524,44	Decisão 580/2022
Bloco Nordeste	00058.013084/2020-38	112.349.814,90	76.721.307,08	Decisão 584/2022
Bloco Sudeste	00058.048684/2022-89	51.483.567,91	50.189.492,14	Decisão 586/2022

Ato contínuo, foi analisado o pleito de reequilíbrio do Bloco Sudeste referente aos prejuízos causados pela pandemia em 2020, a saber:

Pleitos de reequilíbrio referentes aos efeitos da pandemia em 2020				
Aeroporto	Processo	Valor total requerido pela Concessionária (R\$)	Valor aferido pela área técnica (R\$)	Decisão final - Diretoria da ANAC
Bloco Sudeste	00058.025583/2021-59	40.830.867,55	39.686.289,29	Decisão 514/2022

E, em 2022, foram revisados os Fluxos de Caixa Marginais - FCM dos seguintes eventos de reequilíbrio econômico-financeiro relacionados aos efeitos da covid-19 em 2021:

Pleitos de reequilíbrio que foram revisados em 2022 (efeitos da pandemia em 2021)			
Aeroporto	Processo	Valor aferido pela área técnica (R\$)	Decisão final - Diretoria da ANAC
Guarulhos	00058.026935/2021-93	750.866.570,87	Decisão 553/2022 (revisão do FCM)
Fortaleza	00058.029758/2021-05	82.266.673,78	Decisão 545/2022 (revisão do FCM)
Porto Alegre	00058.029735/2021-92	118.107.344,90	Decisão 532/2022 (revisão do FCM)
Salvador	00058.038618/2021-10	96.178.358,88	Decisão 543/2022 (revisão do FCM)
Brasília	00058.027573/2021-58	144.441.190,74	Decisão 555/2022 (revisão do FCM)

Reequilíbrios por motivos diversos

Foram analisados no decorrer de 2022 os seguintes pleitos de reequilíbrio relacionados a assuntos diversos:

Pleitos de reequilíbrio referentes a eventos diversos					
Aeroporto	Processo	Descrição do evento	Valor total requerido pela Concessionária (R\$)	Valor aferido pela área técnica (R\$)	Decisão final - Diretoria da ANAC
Fortaleza	00058.039068/2020-75	2º Pedido de Revisão Extraordinária - Fortaleza - Passivo Ambiental - Contaminação do Solo	3.622.535,00	4.197.743,66	Decisão 512/2022
Galeão	00058.029540/2021-42	GIG - Reajuste das tarifas mínimas das tabelas 8, 9, 10 e 12 do Anexo 4 do Contrato de Concessão	1.513.094,00	1.140.521,56	Decisão 554/2022 (Processo sobreestado - em Tomada de Contas junto ao TCU)
Galeão	00058.057254/2021-77	Pedido de Revisão Extraordinária - GIG - Tabela 11 - Carga - 2021	15.403.070,57	Indeferido	Indeferido
Galeão	00058.067587/2021-12	GIG - Contaminação do pátio leste 2021 - Frustração de Receitas não tarifárias	31.049.453,05	Indeferido	Indeferido
Porto Alegre	00058.032015/2022-95	POA - Covid efeitos complementares 2020-2021	11.736.855,00	Indeferido em 1ª instância	Em análise do pedido de reconsideração
Fortaleza	00058.032024/2022-86	FOR - Covid efeitos complementares 2020-2021	5.488.225,00	Indeferido em 1ª instância	Em análise do pedido de reconsideração
Guarulhos	00058.027717/2022-57	GRU - Reajuste das tarifas mínimas das tabelas 8, 9, 10 e 12 do Anexo 4 do Contrato de Concessão	9.923.171,78	Processo sobreestado – conforme análise preliminar do TCU	
Galeão	00058.068474/2022-15	GIG - Determinações da RFB - API	1.729.647,00	Em análise	-
Galeão	00058.071903/2022-23	Pedido de Revisão Extraordinária - GIG - Dez-2022- Assimetria Regulatória	2.145.050.935,47	Em análise	-

Reequilíbrios a favor do Poder Concedente

Ainda em 2022 foram analisados os seguintes eventos de reequilíbrio a favor do Poder Concedente:

Pleitos de reequilíbrio a favor do Poder Concedente			
Aeroporto	Processo	Valor total requerido pela Concessionária (R\$)	Decisão final - Diretoria da ANAC
Galeão	00058.024420/2021-59	GIG - Desobrigação Pesquisa independente - Qualidade de Serviço do ano de 2022	Decisão 542/2022
Confins	00058.013217/2019-32	Revisão Extraordinária de Ofício - CNF - Postergação 2ª PPD	Decisão 561/2022
Galeão	00058.062892/2022-91	GIG - Desobrigação Pesquisa independente - Qualidade de Serviço do ano de 2023	Proposta preliminar de FCM encaminhada para manifestação da Concessionária (Em análise)

Fator Q

Após a suspensão temporária em razão das incertezas e dos impactos da pandemia de covid-19, as obrigações relacionadas à qualidade de serviços nos aeroportos concedidos durante o ano de 2020, em especial, a aferição dos Indicadores de Qualidade de Serviços (IQS), foram retomadas a partir de janeiro de 2021. Como consequência, o ano de 2022 marcou o retorno à normalidade para todas as obrigações contratuais relacionadas à qualidade dos serviços prestados nos aeroportos concedidos.

Cabe destacar que os resultados do Fator Q do ano de 2021 foram impactados pela suspensão da aferição dos IQS no período de março a dezembro de 2020. Por esse motivo, após ampla discussão com os regulados e avaliação das alternativas, a Agência definiu o Fator Q, de maneira excepcional, a partir de comparação com os resultados obtidos no período anterior:

Definição Fator Q	
Aeroportos com desempenho negativo no Fator Q em 2020 (referente ao desempenho dos IQS em 2019)	Fator Q ₂₀₂₁ = 0
Aeroportos com desempenho positivo no Fator Q de 2020	Fator Q ₂₀₂₁ = Fator Q ₂₀₂₀
Aeroporto de Recife (SBRF)	Fator Q ₂₀₂₁ foi calculado com base nos resultados dos IQS aferidos de janeiro a julho de 2021

Em 2022, o Fator Q aplicável aos reajustes tarifários voltou a ser calculado, conforme previsão contratual, a partir dos resultados dos IQS no período de 12 meses estabelecido em cada Contrato de Concessão. A seguir, apresentam-se os resultados do Fator Q considerado no reajuste realizado em 2022 e no reajuste anterior (Fator Q 2021):

Resultado do Fator Q em 2022		
Aeroporto	Fator Q aplicado no reajuste de 2022	Fator Q do período anterior (%)
SBBR	1,7009%	1,6612%
SBCF	1,9375%	2,0000%
SBFL	1,8000%	1,7000%
SBFZ	1,2000%	0,6000%
SBGL	1,8380%	2,0000%
SBGR	0,9544%	0,0000%
SBKP	1,4370%	0,6397%
SBPA	1,0000%	0,4000%
SBSG	1,7262%	1,0000%
SBSV	1,7000%	0,0000%
SBRF	0,9850%	-0,5230%

A análise dos dados de forma geral mostra uma melhora nos resultados dos IQS, tanto os aferidos por medições diretas, quanto os que refletem a percepção dos passageiros, aferidos por meio de pesquisa de satisfação. Nesse sentido, destaca-se que, no período em questão, as infraestruturas aeroportuárias estiveram submetidas a demandas inferiores em comparação com os valores anteriores à pandemia, o que contribui positivamente para os resultados dos Indicadores de Qualidade de Serviço.

Quanto aos resultados do período, importante pontuar que o Fator Q 2022 reflete os resultados dos IQS do primeiro período de aferição após a Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) realizada em 2019, que abrangeu os contratos dos aeroportos de Confins (SBCF), Galeão (SBGL) e Natal (SBSG). A referida RPC trouxe mudanças importantes quanto aos IQS monitorados nos aeroportos e serviu de referência para os contratos de concessão assinados ou alterados posteriormente - 6^a e 7^a rodadas, bem como 2^a e 4^a rodadas (alterados por RPC em 2022) -, representando os indicadores que a Agência entende refletirem a qualidade dos serviços prestados aos usuários.

Valor arrecadado com outorga

OUTORGAS

R\$ 1.997.466.273,70

Contribuições ao Sistema

R\$ 25.313.739,02

Contribuição Extraordinária
decorrente de reequilíbrio
econômico-financeiro de Confins

R\$ 107.247.338,98

Antecipações de Contribuições
Fixas futuras

A antecipação de Contribuições Fixas futuras foi pactuada com base no disposto na Lei nº 14.174/2021 e na Portaria nº 455/2022 do Ministério da Infraestrutura. Aderiram à antecipação as Concessionárias de Porto Alegre e Florianópolis, que anteciparam a totalidade destas contribuições, e Salvador, que antecipou integralmente as contribuições dos anos de 2028 a 2047, e parcialmente as de 2026 e 2027.

Cabe ressaltar que os pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro deferidos entre 2020 e 2022 em razão da pandemia de covid-19 reduziram substancialmente os valores a pagar em 2022. Ainda, a possibilidade trazida pela Emenda Constitucional nº 113/2021 de o pagamento das contribuições ao sistema ser realizado, total ou parcialmente, por meio de compensação de precatórios também reduziu o valor arrecadado.

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

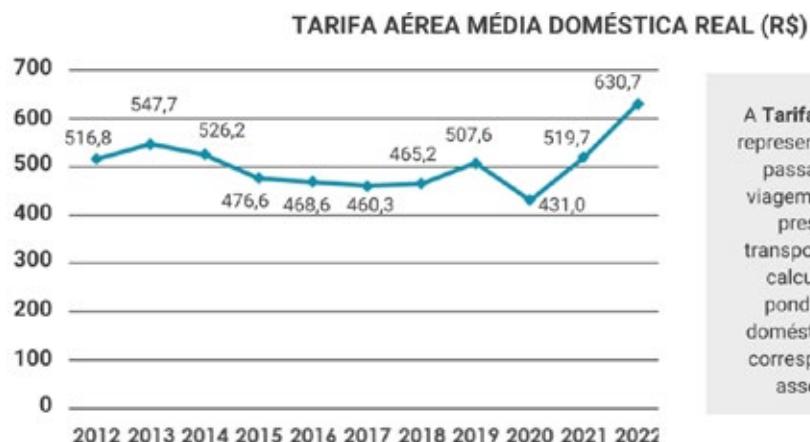
MACROPROCESSO: MONITORAR INFORMAÇÕES SOBRE O SETOR

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

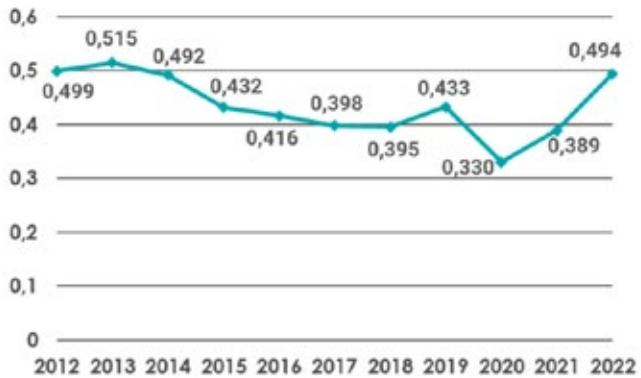


A Tarifa Aérea Média Doméstica representa o valor médio pago pelo passageiro em um sentido da viagem, ida ou volta, em razão da prestação dos serviços de transporte aéreo. Este indicador é calculado por meio da média ponderada das tarifas aéreas domésticas comercializadas e as correspondentes quantidades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

A Tarifa Aérea Média Doméstica Real, com atualização pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), foi de R\$ 630,70, um aumento de 21,36% em relação a 2021

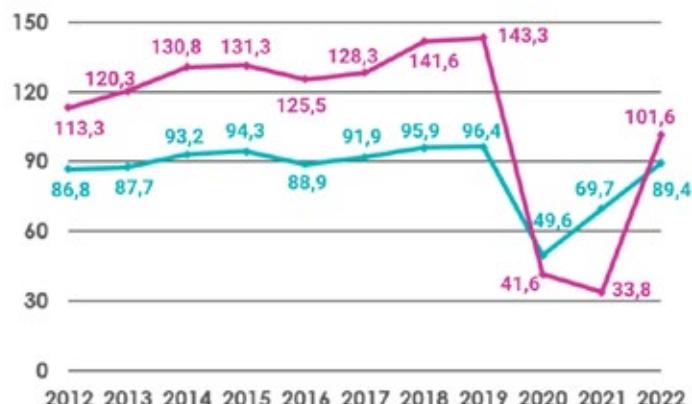
YIELD REAL MÉDIO - TARIFA AÉREA DOMÉSTICA (R\$/KM)

O Yield Real Médio – Tarifa Aérea Doméstica
 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.



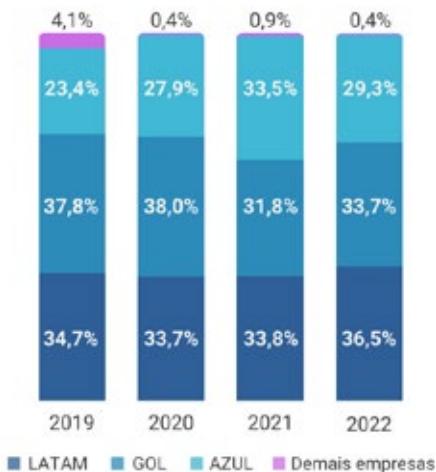
O valor do Yield Real Médio - Tarifa Aérea Doméstica, em 2022, aumentou 27% em relação ao ano anterior, terminando o ano com média de R\$ 0,494

RPK DOMÉSTICO E INTERNACIONAL



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 (%)



■ LATAM ■ GOL ■ AZUL ■ Demais empresas

Emissões de CO₂ em voos internacionais (toneladas)*

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

* Os dados de emissões de CO₂ são apresentados pelas empresas aéreas no final de abril do ano subsequente.

Segurança Operacional da Aviação Civil

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

Com o intuito de monitorar o desempenho da aviação civil brasileira a Agência utiliza diversas informações, entre elas, aquelas relacionadas aos acidentes aeronáuticos provenientes do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA).

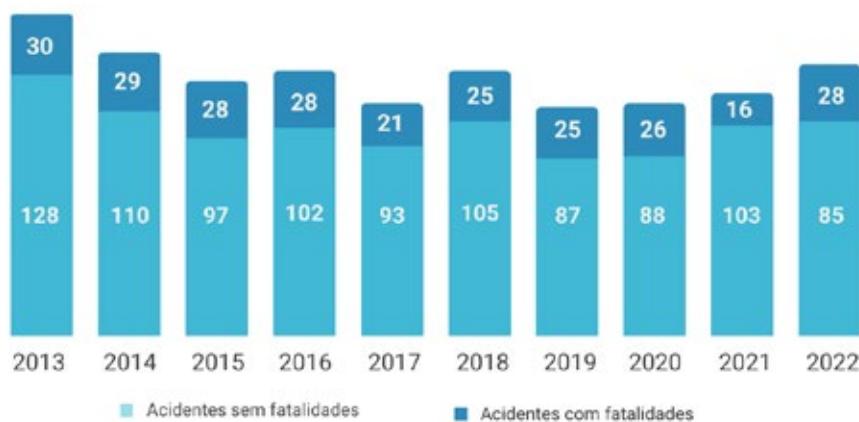
Outro indicador utilizado pela ANAC é o índice de acidentes aeronáuticos com fatalidades na aviação regular, que é a média móvel (de cinco anos) da taxa de acidentes fatais por milhão de decolagens envolvendo operadores da aviação comercial regular brasileira. Em 2016 tal índice atingiu a marca de nenhum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

Levando em consideração as dimensões continentais brasileiras e as vocações aeronáuticas de cada região, o local onde ocorrem os acidentes mostra-se um fator relevante para a análise do desempenho da segurança operacional, assim como para o direcionamento e priorização de iniciativas de melhoria da segurança por parte da Agência. De forma complementar, a Agência monitora ainda quais os segmentos da aviação que mais registram acidentes.

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

Segurança Operacional

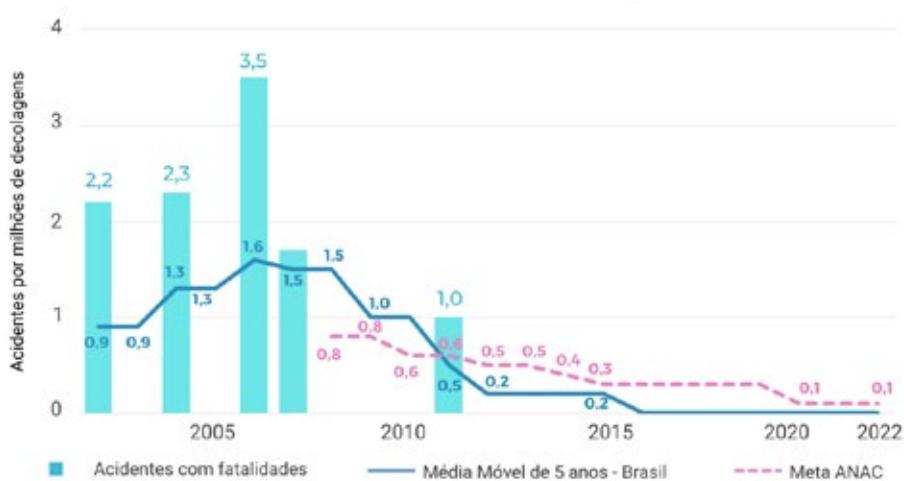
Histórico de acidentes



*Dados do ano de 2022 foram obtidos em consulta ao Painel SIPAER em 09/01/2023, excluindo os segmentos de "Aviação Experimental" e "Em Branco".

Em 2022 houve uma redução de 5% no número de acidentes em comparação ao ano anterior (113 contra 119).

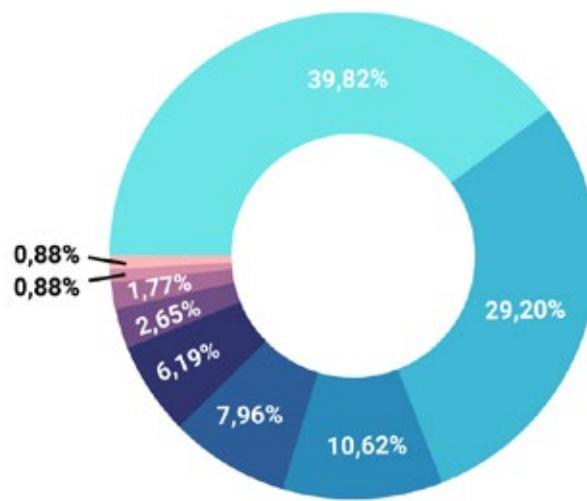
Indicador de acidentes com fatalidade por ano na aviação regular e média móvel



Último acidente com fatalidades da aviação regular foi em 2011, ou seja, a aviação civil brasileira completou o 11º ano consecutivo sem fatalidades em operações da aviação regular.



Acidentes em 2022 por tipo de operação





Meio ambiente

A Agência participa de diferentes subgrupos do Comitê de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP) da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) para a discussão das questões ambientais. No ano de 2022, iniciou-se o 13º ciclo do CAEP, tendo como principais temas com atuação da ANAC a seleção de opções para novos padrões duplos de certificação de ruído e emissão de CO₂, o desenvolvimento de metodologias para contabilização de emissões de CO₂ líquidas dos Combustíveis Sustentáveis de Aviação (SAF, em inglês), além das tradicionais projeções de impacto ambiental da aviação internacional e publicações diversas.

Destaca-se que decisões tomadas na 41^a assembleia da OACI foram fundamentais do ponto de vista ambiental para a aviação civil internacional. A ANAC se envolveu intensamente no processo de negociação de dois temas cruciais: a revisão do CORSIA e a definição de uma meta aspiracional de longo prazo para redução de emissões de carbono na aviação (LTAG, da sigla em inglês), que considerou as necessidades dos países em desenvolvimento foram levadas ao estabelecer a meta de zero emissões líquidas de carbono em 2050.

No que tange ao tema Combustíveis Sustentáveis, a ANAC intensificou a sua atuação nos fóruns nacionais e internacionais, participando inclusive da construção de uma política pública de incentivo à produção de SAF no Brasil de forma equilibrada e inovadora. Além disso, o Brasil assinou o acordo para integrar o ACT-SAF, programa da OACI de cooperação entre Estados para o desenvolvimento e produção de SAF.

PROJETOS



1ª EDIÇÃO PROJETO SUSTENTAR



OBJETIVO

Incentivar boas práticas ambientais nas companhias aéreas brasileiras de forma não-regulatória, por meio da pontuação de critérios definidos por diversos especialistas da área.

3ª EDIÇÃO - PROGRAMA AEROPORTOS SUSTENTÁVEIS



OBJETIVO

Acompanhar o desenvolvimento da gestão ambiental em aeroportos e disseminar as iniciativas sustentáveis adotadas por seus operadores, promovendo a redução dos impactos ambientais da aviação civil.

EMISSÕES



Definição de meta de longo prazo para redução de emissões de CO2 na aviação (LTAG)

Submissão, em conjunto com a Secretaria de Aviação Civil – SAC, da 4ª edição do Plano de Ação para Redução das Emissões de CO2 da Aviação, que apresenta a projeção de emissões de CO2 da aviação brasileira, considerando o histórico desde 2005 e as medidas de mitigação adotadas pelo setor entre 2019 e 2021.

- Princípio do poluidor-pagador
- Princípio das responsabilidades comuns, porém diferenciadas

Único mecanismo global para compensação das emissões de CO2 da aviação internacional



Redução drástica do fator de crescimento individual, minimizando distorções que prejudicariam empresas aéreas com maior potencial de crescimento.

2033 A 2035	2030 A 2032
70% → 15%	20% → 0%

MACROPROCESSO:

PERMITIR ATUAÇÃO NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL

Objetivos Estratégicos associados



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



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

MACROPROCESSO: PERMITIR ATUAÇÃO NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL

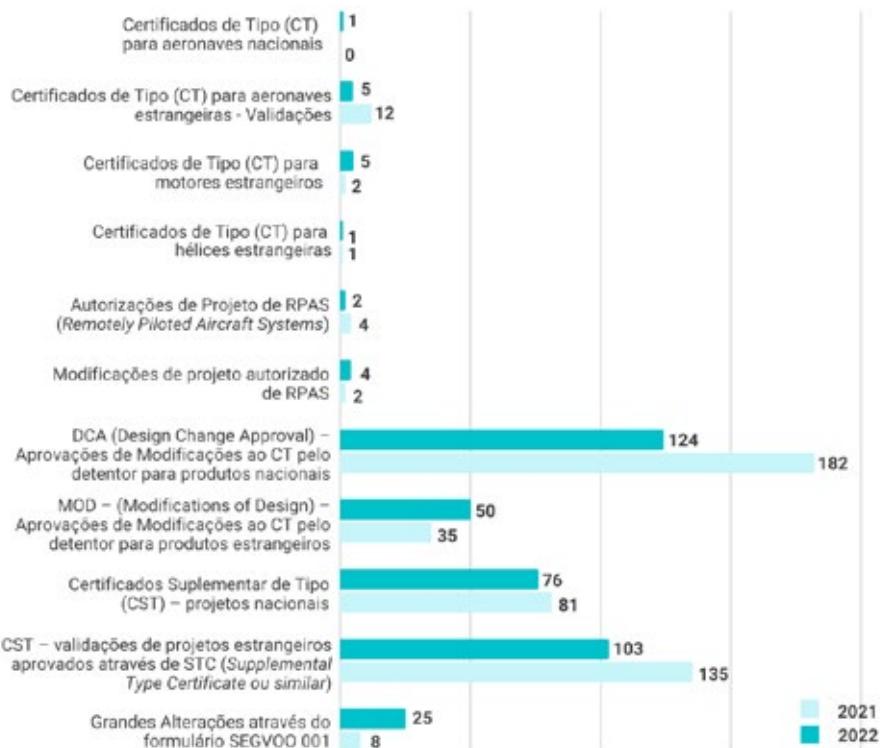
Resultados Alcançados

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.



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.

Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)





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 de um 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 Civis (OE-SESCINC).

LICENÇA

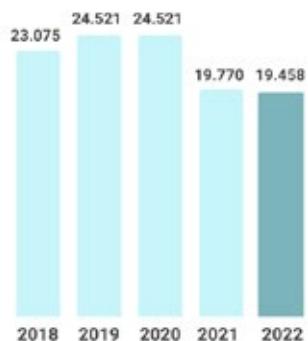
Documento que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos como idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e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

HABILITAÇÃO

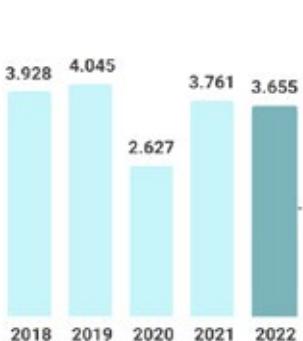
Autorização associada a uma licença, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação, atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença.

Certificação de Pessoal da Aviação Civil, Escolas e Centros de Treinamento

Quantidade de provas aplicadas

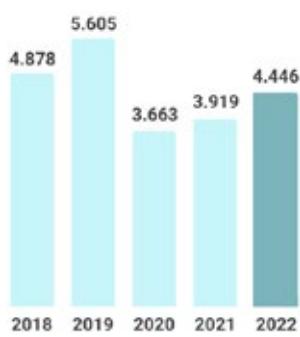


Certificação em proficiência linguística



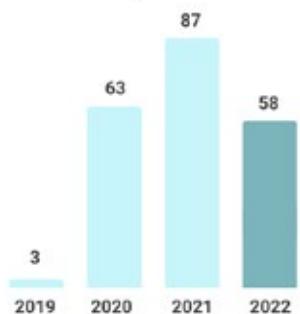
NÍVEL	QUANTIDADE
1	10
2	11
3	908
4	2.168
5	549
6	09

Quantidade de licenças



LICENÇA	QUANTIDADE
COM - COMISSÁRIO	649
CPA - PILOTO AERODESPORTIVO	162
DOV - DESPACHANTE OPERACIONAL DE VOO	04
MMA - MECÂNICO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA	606
PCH - PILOTO COMERCIAL - HELICÓPTERO	86
PCM - PILOTO COMERCIAL - AVIÃO	922
PLA - PILOTO DE LINHA AÉREA - AVIÃO	220
PLH - PILOTO DE LINHA AÉREA - HELICÓPTERO	55
PPB - PILOTO DE BALÃO LIVRE	36
PPH - PILOTO PRIVADO - HELICÓPTERO	161
PPL - PILOTO DE PLANADOR	47
PPA - PILOTO PRIVADO - AVIÃO	1.498

Certificação de CIAC



Certificação de oe-sescinc

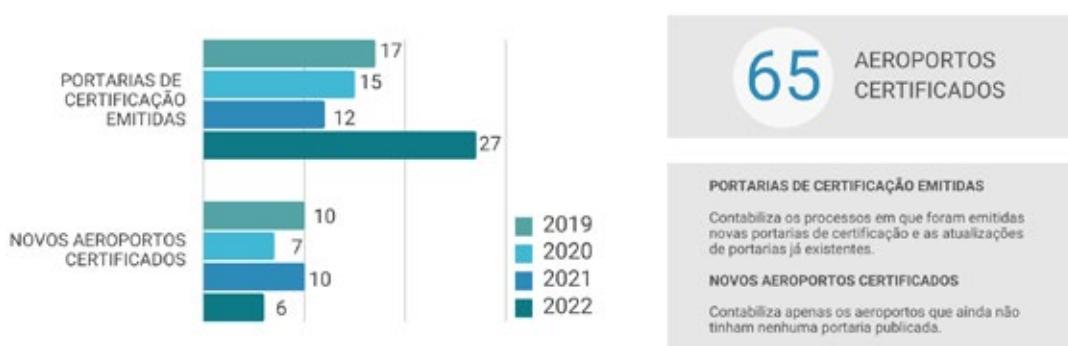
ANO	OE-SESCINC CERTIFICADOS	TURMAS ITINERANTES AUTORIZADAS
2021	6	79
2022	1	63

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.

Certificação Operacional de Aeroportos



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.

Certificação 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



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 2022, ainda como reflexo da pandemia de covid-19, não foram alocadas frequências internacionais.

MACROPROCESSO:

GERIR O AR CABO UÇO REGULATÓRIO E PROMOVER O ACESSO A MERCADOS INTERNACIONAIS

Objetivos Estratégicos associados



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



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

MACROPROCESSO: GERIR O AR CABOUÇO REGULATÓRIO E PROMOVER O ACESSO A MERCADOS INTERNACIONAIS

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 2022, o esforço empreendido pela ANAC no sentido de aprimorar o arcabouço normativo e, consequentemente, promover a melhoria da qualidade regulatória, resultou em:



Edição de 14 Normativos Novos

9 Resoluções de cunho normativo
5 RBAC



Alteração de 15 Normativos

13 Resoluções de cunho normativo
12 Emendas a RBAC



Revogação de 76 Normativos

113 Resoluções de cunho normativo
30 Instruções de Avaliação Civil - IAC
31 Portarias normativas expedidas pelo Departamento de Aviação Civil - DAC
02 RBAC



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.

ACORDOS SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

Em 2022, foram negociados entendimentos que permitem a exploração de serviços aéreos de 7^a liberdade para voos exclusivamente cargueiros com os seguintes países



Suriname



Suiça



República da Guiné



Quênia

Além desses entendimentos, também foram negociados Acordos de Serviços Aéreos entre o Brasil e:

MACROPROCESSO:

ADMINISTRAR ORÇAMENTO, FINANÇAS E LOGÍSTICA

Objetivos Estratégicos associados



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



Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva

MACROPROCESSO: ADMINISTRAR ORÇAMENTO, FINANÇAS E LOGÍSTICA

Resultados Alcançados

Dotação orçamentária

A Lei Orçamentária do ano de 2022, Lei nº 14.303, de 21 de janeiro de 2022 - LOA 2022, reservou dotação de R\$ 707,4 milhões para a ANAC.

Dotação Orçamentária



Despesas obrigatórias – são determinadas pela legislação e compõem-se do pagamento de pessoal ativo e inativo, encargos sociais, pessoal requisitado, e benefícios. São classificadas no grupo de despesa 1, salvo benefícios, que ficam no grupo 3.

Despesas discricionárias – são aquelas sobre as quais a ANAC tem competência direta para administrar, sendo exemplos pagamentos de aluguéis, pessoal terceirizado, investimentos. São classificadas em grupo de despesa 3 (custeio) ou 4 (investimentos).

Reserva de contingência – rubrica contábil não utilizada para a execução de despesas em situações normais. São classificadas em grupo de despesa 9.

O arrefecimento da pandemia de covid-19, no ano de 2022, impactou as despesas da ANAC, aumentando, especialmente, aqueles referentes a diárias e passagens, em função da retomada das fiscalizações e outras atividades presenciais. Em contrapartida, algumas programações do bloco de despesas de Tecnologia da Informação não foram executadas tempestivamente, como a compra de notebooks e a instalação do *Data Center* no Centro de Treinamento da Agência. Isso possibilitou que a Agência oferecesse, em coordenação com a Secretaria de Assuntos Econômicos Internacionais do Ministério da Economia (SAIN/ME), dotação orçamentária para o pagamento da cota brasileira para 2022 junto à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e à Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), no valor total de R\$ 6,5 milhões.



A redução das despesas (por conseguinte, a dotação) com Administração da Unidade, resultado de esforços de economicidade adotados pela Agência ao longo dos anos, apesar das quedas substanciais da dotação orçamentária, tem viabilizado a execução das despesas para suporte às operações finalísticas e a atualização dos sistemas e infraestrutura de informática.

Dotação Inicial	Ação Orçamentária	Empenhado	Liquidado
R\$ 56,0 M	REGULAMENTAÇÃO E FISCALIZAÇÃO	R\$ 44,8 M	R\$ 35,2 M
R\$ 40,3 M	SISTEMAS DE TI	R\$ 23,21 M	R\$ 14,55 M
R\$ 0,45 M	SRVSOP	R\$ 0,45 M	R\$ 0,4 M
R\$ 15,3 M	DEMAIS DESPESAS	R\$ 21,14 M	R\$ 20,30 M
R\$ 73,0 M	ADMINISTRAÇÃO DA UNIDADE	R\$ 71,5 M	R\$ 61,3 M
R\$69,6 M	DEMAIS DESPESAS	R\$ 67,36 M	R\$ 57,98 M
R\$ 3,4 M	CAPACITAÇÃO	R\$ 4,15 M	R\$ 3,31 M
R\$ 0,6 M	AUXÍLIO MORADIA	R\$ 0,19 M	R\$ 0,19 M
R\$ 129,6 M	TOTAL DISCRICIONÁRIAS	R\$ 116,5 M	R\$ 96,7 M
R\$ 385,9 M	PESSOAL ATIVO E INATIVO	R\$ 383,87 M	R\$ 383,11 M
R\$ 13,0 M	BENEFÍCIOS	R\$ 11,58 M	R\$ 11,39 M
R\$ 1,6 M	PRECATÓRIOS	R\$ 0,24 M	R\$ 0,24 M
R\$ 530,1 M	TOTAL GERAL	R\$ 512,19 M	R\$ 491,44 M

Limite orçamentário

Variação ao longo do ano (Resultado primário de despesas discricionárias - RP2)

Embora a LOA 2022 tenha estabelecido inicialmente uma dotação discricionária de R\$ 129,6 milhões, ao longo do ano ocorreram alterações orçamentárias que afetaram o limite inicial, conforme detalhado a seguir:

- disponibilização de recursos para complementação do pagamento à OACI e CLAC, no valor de R\$ 6,5 milhões
- bloqueio de despesas primárias no valor de R\$ 12,1 milhões.

Com efeito, fez-se necessário adotar ajustes orçamentários da seguinte maneira:

- Bloqueio de todas as despesas de capacitação não empenhadas até 28 de novembro de 2022;
- Devolução das solicitações de diárias e passagens (PCDP) com bilhetes aéreos ainda não emitidos;
- Anulação de empenhos programados em restos a pagar, no valor de R\$532 mil.

A dotação da Agência para despesas do tipo RP2 somou R\$ 115 milhões. Cumpre salientar que R\$ 2,2 milhões então bloqueados retornaram do órgão central à disponibilidade orçamentária da Agência. Assim, a dotação final da ANAC perfaz o total de R\$ 123,1 milhões.



Alterações no PGA ao longo do exercício

O Plano de Gestão Anual, implementado pela Lei 13.848/2019 consiste no instrumento de gestão institucional anual que operacionaliza a execução das metas institucionais e os respectivos recursos. Impende salientar que o PGA como instrumento viabilizador da execução orçamentária passa por movimentações ao longo do exercício, conforme detalhado a seguir.

BLOCO DE DESPESAS DO PGA	LOA 2022 (MILHÕES) 01/01/2022	Alteração 1 - Decisão realizada por meio da NT Nº 245/2022/ GTP0-SAF/GEST/ SAF (26/09/2022)	Diferença	Alteração 2 - Liberações de D&P por meio do Processo SEII 00058.030748 /2021-12 - Despacho 7880083 (03/11/2022)	Diferença	Alteração 3 -Liberação de PAI 7915059 / Desbloqueio intempestivo para capacitação e D&P 7994804 / Solicitação ASCOM 8019103 (28/12/2022)	Diferença	Valor da Execução Final	% da Execução Final
Diárias e Passagens	12,8	13,1	0,3	13,4	0,3	13,2	-0,2	12,4	94%
Atuação Internacional	3,0	3,0	0,0	3,7	0,7	4,0	0,3	3,4	85%
Gestão de Pessoas	6,7	8,7	2,0	8,7	0,0	7,3	-1,4	6,5	89%
T.I.	27,0	27,5	0,5	27,5	0,0	27,2	-0,3	23,2	85%
Supporte e Gestão	68,9	66,4	-2,5	65,4	-1,0	64,2	-1,2	63,8	99%
Comunicação	2,2	2,2	0,0	2,2	0,0	2,5	0,3	2,5	100%
Novas Contratações	9,0	6,2	-2,8	6,2	0,0	4,7	-1,5	4,7	100%
Pagamento OACI/CLAC	0,0	2,5	2,5	2,5	0,0	6,5	4,0	6,5	100%
Total	129,6	129,6	0,0	129,6	0,0	129,6	0,0	123,0	95%

Execução Orçamentária



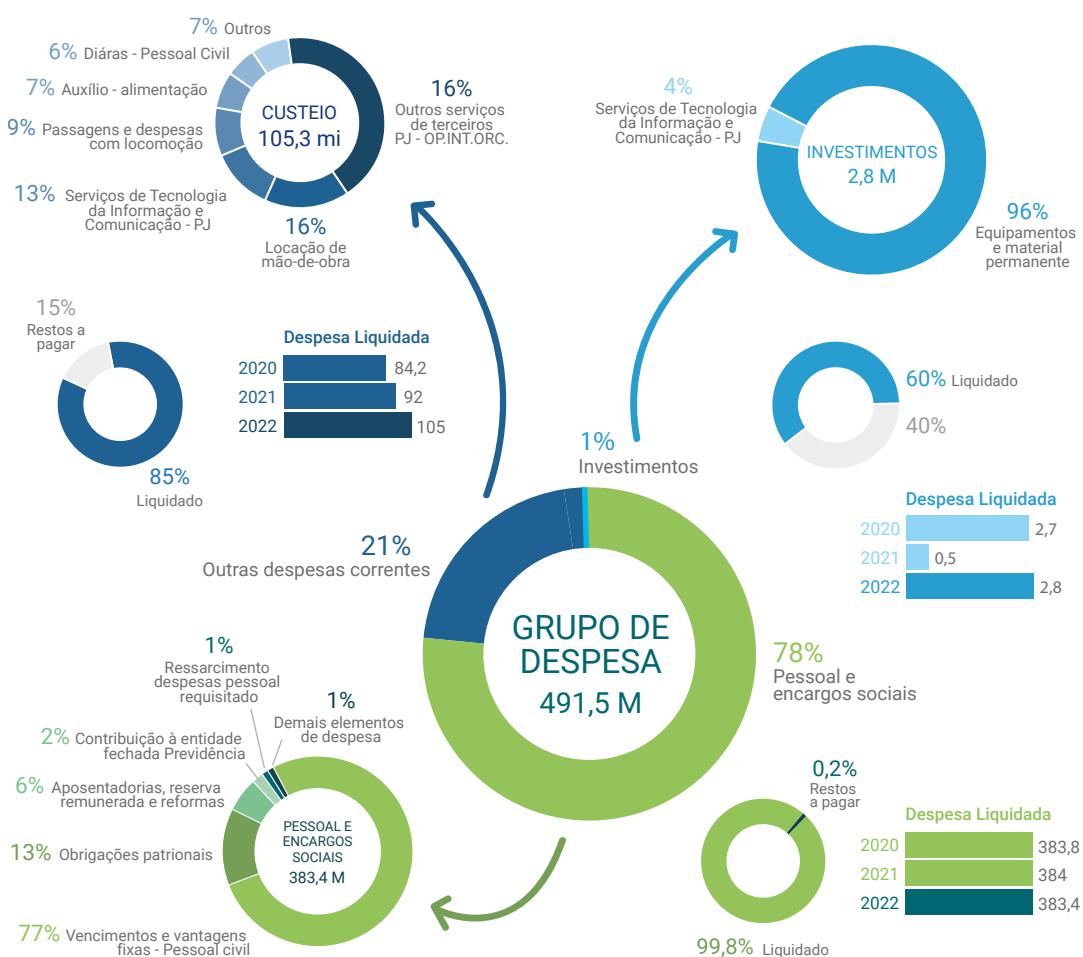
PRINCIPAIS REDUÇÕES EM RELAÇÃO AO PLANEJAMENTO

- R\$ 2,5 MI** Aquisição de notebooks pela TI - conclusão intempestiva da ata
- R\$ 1,4 MI** Obra no CT para instalação do datacenter - atraso na licitação
- R\$ 1,4 MI** Diárias e passagens - não execução
- R\$ 0,8 MI** Capacitações não realizadas
- R\$ 0,5 MI** Outros

Execução por grupo de despesa

Despesas liquidadas

A figura abaixo demonstra a liquidação realizada por grupo de despesa.



CUSTEIO: o aumento dos gastos de custeio em relação a 2021 resulta da retomada das atividades finalísticas presenciais em virtude da do fim das restrições provocadas pela pandemia de covid - 19. Ademais, ocorreram ajustes em contratos, principalmente serviços de terceiros e locação de mão de obra.

INVESTIMENTOS: em 2022 manteve-se o foco nos investimentos em Tecnologia da Informação. Apesar de 96% da liquidação estar concentrada na rubrica equipamentos e material permanente, 43% das despesas de investimento empenhadas referem-se a serviços de tecnologia da informação e comunicação (desenvolvimento de novos softwares). Contudo, mais de 94% dessas despesas foram inscritas em restos a pagar.

PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS: seguindo a tendência dos últimos anos, a estabilidade em termos nominais ressalta a redução real das despesas obrigatórias na ANAC, dado o efeito inflacionário do período.

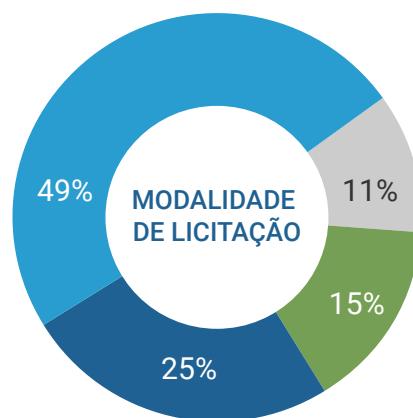
Liquidação por modalidade de licitação

Despesas discricionárias (RP2)

Para o caso, foram consideradas apenas as despesas discricionárias, uma vez que as despesas com pessoal e encargos sociais prescindem de licitação.

A ANAC utiliza o padrão de execução por modalidade, sendo as locações dos imóveis as principais despesas executadas por **dispensa** de licitação. Entre as **inexigibilidades** estão despesas condominiais e algumas capacitações.

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



49% Pregão

2020	42,3 MI
2021	40,4 MI
2022	47,5 MI

11% Não se aplica

2020	5,9 MI
2021	6,2 MI
2022	10,2 MI

25% Dispensa de Licitação

2020	20 MI
2021	22,1 MI
2022	24 MI

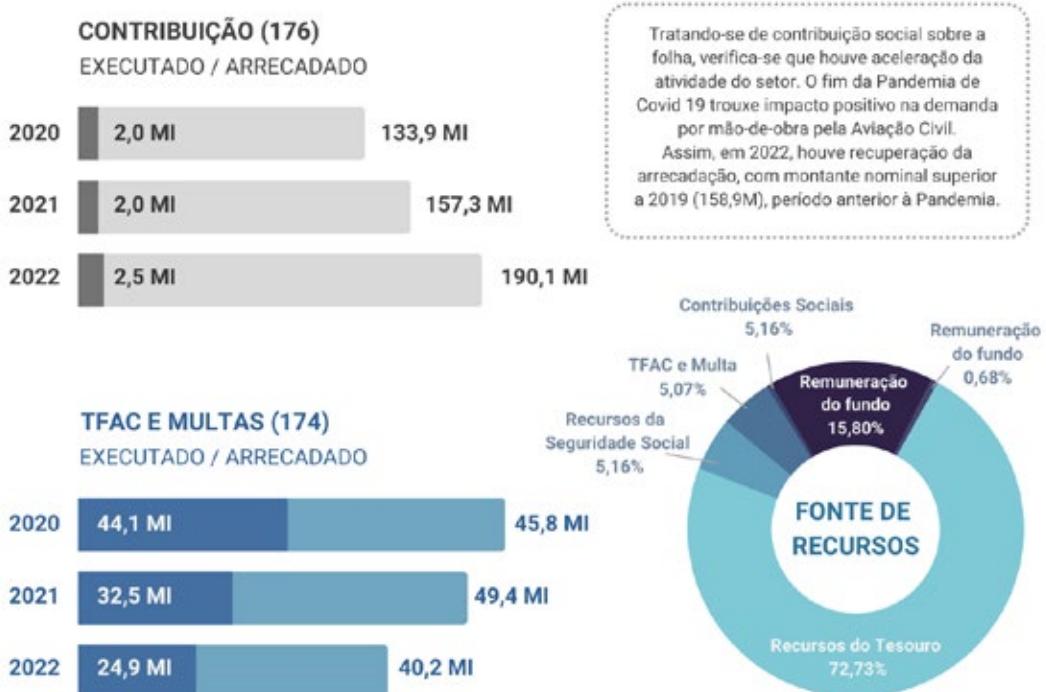
15% Inexigibilidade

2020	8,6 MI
2021	11,9 MI
2022	14,9 MI

Execução por fonte de recursos

Despesas liquidadas

As despesas com pessoal e encargos sociais estão **majoritariamente** alocadas em fontes de recursos do Tesouro, enquanto as despesas discricionárias estão alocadas **integralmente** em fontes de recursos arrecadadas diretamente pela ANAC.



A arrecadação combinada das Taxas de Fiscalização de Aviação Civil (TFAC) e das Multas aplicadas pela Agência foi fortemente impactada pela Pandemia e, em 2022, a arrecadação manteve tendência de redução em relação a 2020. A arrecadação líquida de TFAC em 2022 foi de R\$ 18,9 milhões.

A publicação da Lei nº 14.368/2022 trouxe alterações na tabela de TFAC, com redução do número de taxas e criação de complexidades para cada uma delas. A vigência da nova tabela teve início em 31 de março de 2022 em vista da anterioridade tributária, art. 150, III, c da Constituição.

Houve redução de 15% na arrecadação de multas, em termos reais, comparado a 2021. Em 2021 foram emitidos autos de infrações no valor consolidado de R\$ 9,5 milhões. Já em 2022, o valor consolidado foi de R\$ 3 milhões de multas. Apesar de o número de fiscalizações ter triplicado em 2022 quando comparado a 2021, o valor das multas emitidas diminuiu mais de 68%.

REMUNERAÇÃO (180)

Executado/ Arrecadado

2020	49,5 MI	96,4 MI
2021	97,5 MI	135,2 MI
2022	81 MI	182,4 MI

Houve aumento significativo na arrecadação oriunda da remuneração dos recursos aplicados no Fundo Aerooviário devido ao aumento dos índices econômicos ao longo do ano.

Dos R\$ 81 milhões executados, cerca de R\$ 11,6 milhões foram executados com despesas da folha de pagamentos (obrigatórias e benefícios).

Gestão de fundos e de programas

Fundo Aerooviário

O Fundo Aerooviário, criado pelo Decreto-Lei nº 270/1967, alterado/complementado pela Lei nº 5.989/1963, é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos financeiros para execução e manutenção das políticas previstas no Sistema Aerooviário Nacional, podendo ser aplicado em projetos, construção, manutenção, operação e na administração de instalação e serviços da infraestrutura aeronáutica. A partir da Lei 11.182/2005, a ANAC passa a responder como gestora do referido fundo.

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

Saldo do Fundo Aerooviário

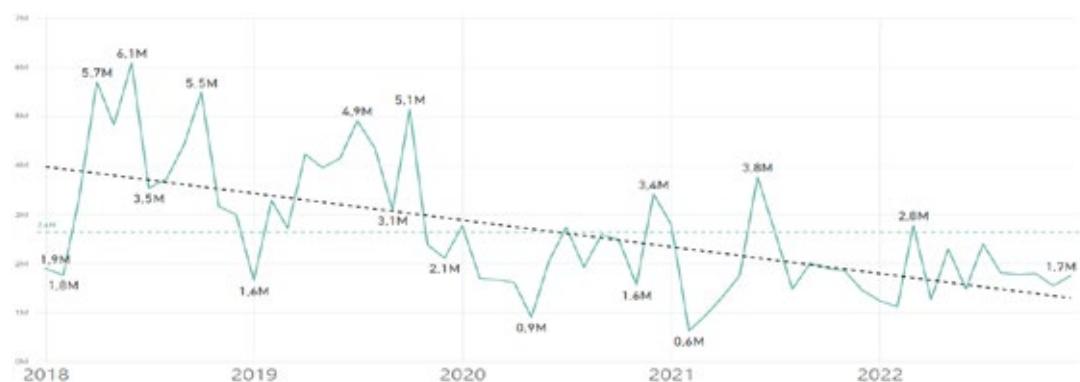
A tabela a seguir detalha os componentes do saldo acumulado do Fundo Aerooviário.

Fonte Recursos	Descrição da Fonte	Saldo Acumulado em 31/12/2021 (R\$)	Saldo Acumulado em 31/12/2022 (R\$)	Variação (%)
172012069	Outras Contribuições Econômicas	28,23	28,23	0,00%
174120069	Multas por Infrações e Taxas de Fiscalização de Aviação Civil	141.854.971,56	152.539.891,60	7,53%
176012069	Contribuições Sociais para o Ensino Aerooviário	1.431.610.683,97	1.637.948.267,33	14,41%
0250120069/150120069	Recursos Próprios Primários de Livre Aplicação	7.748.875,73	8.472.076,77	9,33%
250120380	Programa Federal de Auxílio a Aeroportos	1.767.226,96	1.767.226,96	0,00%
0280120069/180120069	Remunerações de Aplicações Financeiras	105.576.576,64	202.738.800,45	92,03%
376012069	Contribuições Sociais para o Ensino Aerooviário - Exercícios Anteriores	38.285,91	38.285,91	0,00%
Total		1.688.596.649,00	2.003.504.577,25	16,32%

Multas do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA

Em 2022 arrecadou-se R\$ 21 milhões em multas do CBA, uma queda de 5,71% frente ao exercício anterior, seguindo tendência de queda.

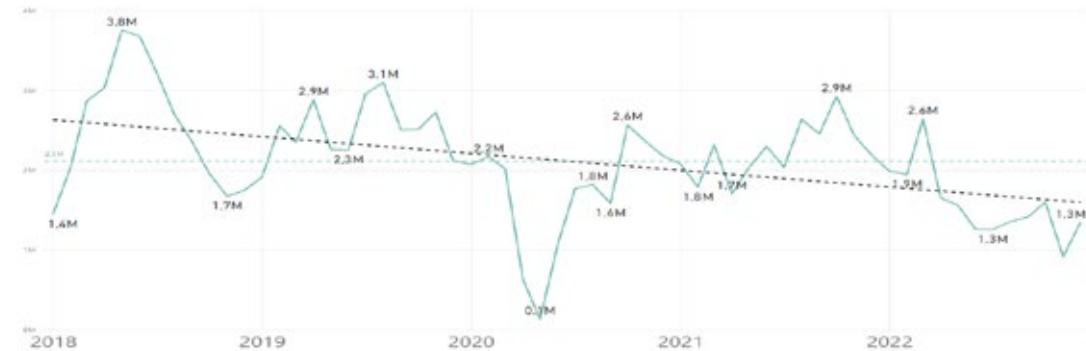
Não obstante uma consistente retomada do setor, inferida pela recuperação da fonte 176 (de contribuição social sobre a folha do setor de aviação), não se observa, no mesmo compasso, a recuperação com arrecadação de multas, o que pode vir a refletir o nível atual de aquecimento do mercado em momento posterior.



Fonte 174 de multas ao Código Brasileiro de Aeronáutica

Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC

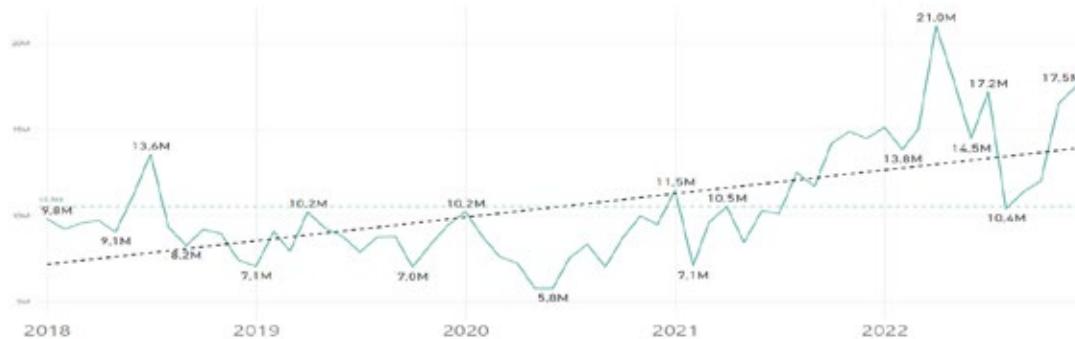
No que tange esta rubrica a nova tabela de TFAC consolidou as TFAC em apenas 25 categorias, que podem variar em até 6 níveis de complexidade cada, conforme demonstrado a seguir.



Fonte 174 de Taxa de Fiscalização da Aviação Civil

Remuneração de depósitos bancários do fundo aeroviário

Em comparação a 2021, a remuneração de depósitos bancários no exercício financeiro de 2022 apresentou alta de 34,86%, totalizando R\$ 182 milhões. No gráfico abaixo é possível verificar a receita desta rubrica entre 2018 a 2022.

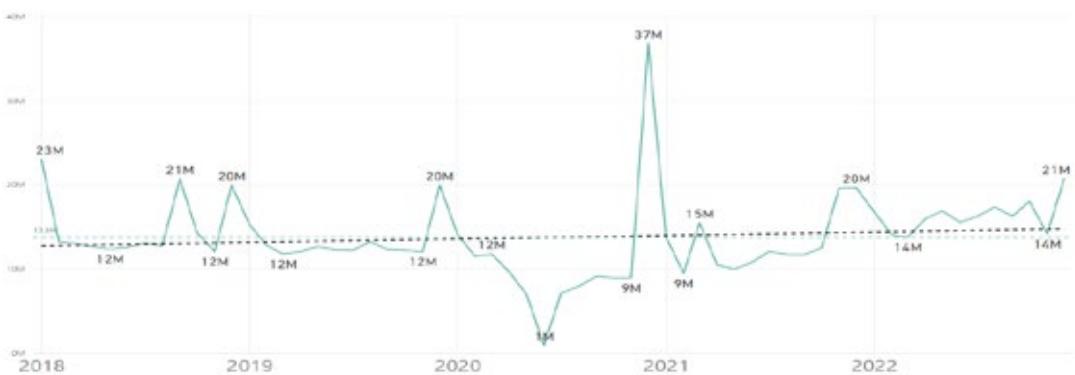


Fonte 180 de Remuneração de Depósitos Bancários

Contribuição para o ensino aeroviário

No exercício de 2022, foram destinados R\$ 196 milhões ao Fundo Aeroviário, arrecadados a título de contribuições para o ensino aeroviário, representando uma alta de 24,53% frente ao exercício anterior. No gráfico abaixo é possível verificar a receita mensal com a remuneração de depósitos bancários entre os anos de 2018 a 2022.

Esse resultado demonstra a retomada do setor, em continuidade ao movimento de retomada pós pandêmica, demonstrando ainda avanço no nível de atividade econômica, representado pelo recorde de arrecadação da série histórica.

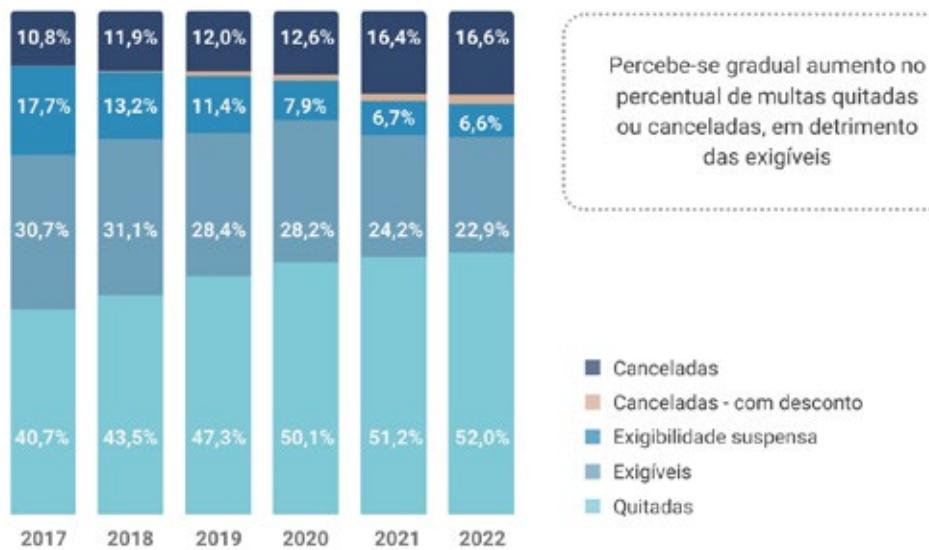


Fonte 176 de Contribuição para o Ensino Aeroviário.

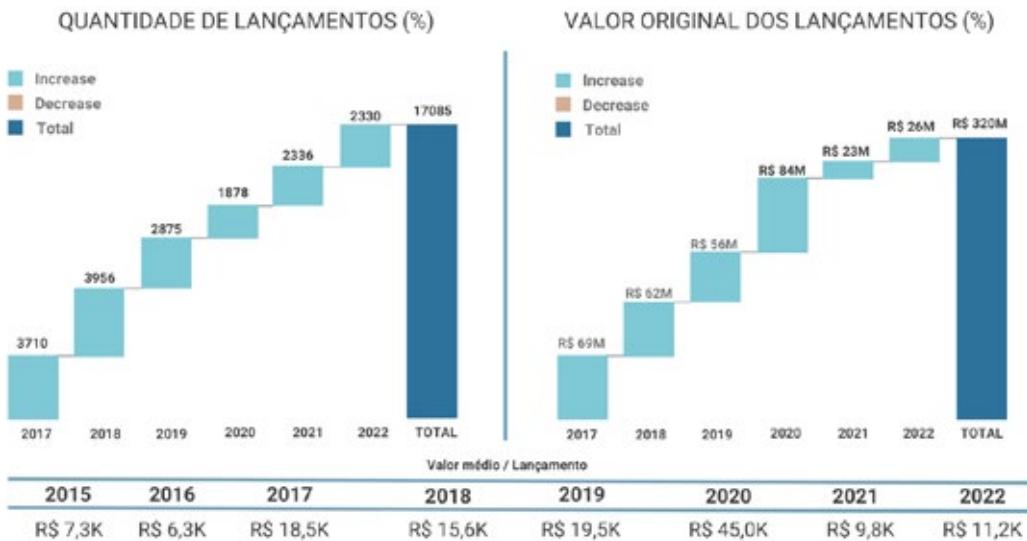
Estoque de multas

Completo

Estoque de Multas (%)



Lançamentos por Ano de Inclusão

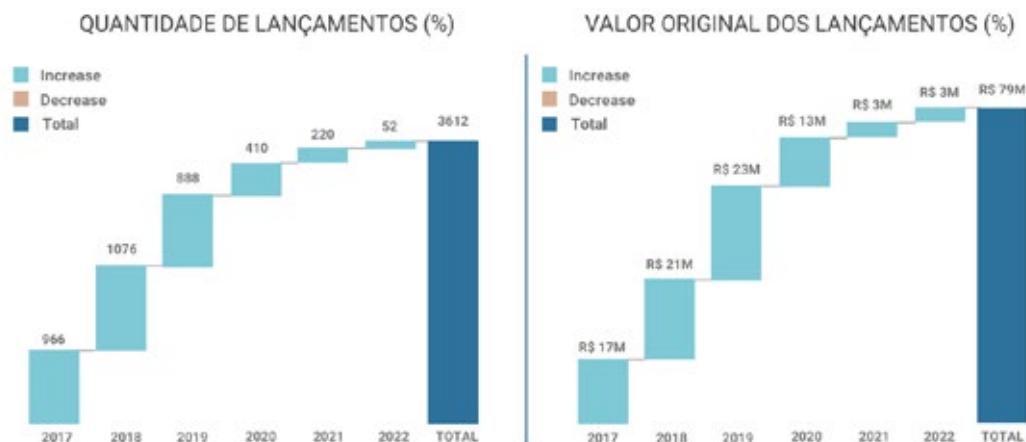


Percebe-se a manutenção do nível de 2021, ainda aquém de exercícios anteriores, embora com ligeiro acréscimo do valor total original, com o valor médio de multa fixado em R\$ 11.200,00 no exercício reportado.



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. Ao separar somente os lançamentos feitos nesta capitulação, verifica-se que, em continuidade ao movimento de 2020 e 2021 houve uma redução de lançamentos de 94,14% em relação a 2019.

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 a seguir demonstra a quantidade e o valor pago a este título nos últimos exercícios:

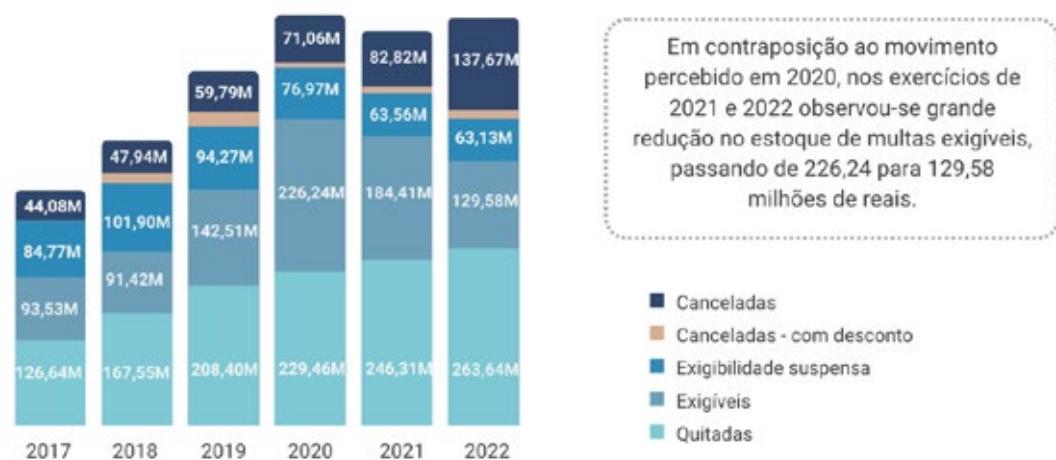
Pagamentos de Multas com Desconto por Arbitramento Sumário - Res. 472/2018, Art 28



Percebe-se, assim, que o nível de pagamento de arbitramentos sumários requisitados ainda se encontra muito distante do observado em 2019. Esse dado pode representar um baixo índice geral de disponibilidade de caixa dos regulados do setor aéreo, uma vez que não se permite o parcelamento de multas com essa natureza de desconto concedido.

Exigíveis

Estoque de Multa - Exigíveis

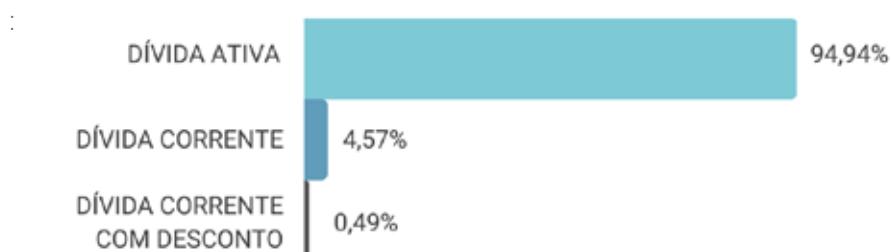


Dívida ativa

Verifica-se também uma esperada tendência de aumento no valor de multas em dívida ativa, uma vez que a inscrição em dívida ativa é a fase final de um crédito não pago ou não parcelado enquanto estava com status de dívida corrente. A fase final de cobrança do crédito é o processo de execução fiscal. Desse modo, se faz necessário observar os créditos que foram inscritos em dívida ativa, porém ainda se encontram sem alteração de status, mantendo-se sem processo de execução fiscal.

A representatividade dos processos inscritos em dívida ativa se torna expressiva quando analisada em conjunto com o volume de créditos também em fase administrativa. Em 2022, 94,4% dos créditos exigíveis estão inscritos em dívida ativa (DA), somados aqueles apenas inscritos e os que já estão em fase de execução fiscal (EF)

Estoque de Multas Exigíveis (Percentual por Situação)



Parcelamentos dívida corrente

Ao final de 2021, entrou em vigor a Resolução nº 621/2021 passando a prever novas possibilidades de parcelamento, os quais até então, se restringiam às multas por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica. O novo ato normativo prevê o parcelamento para os seguintes casos:

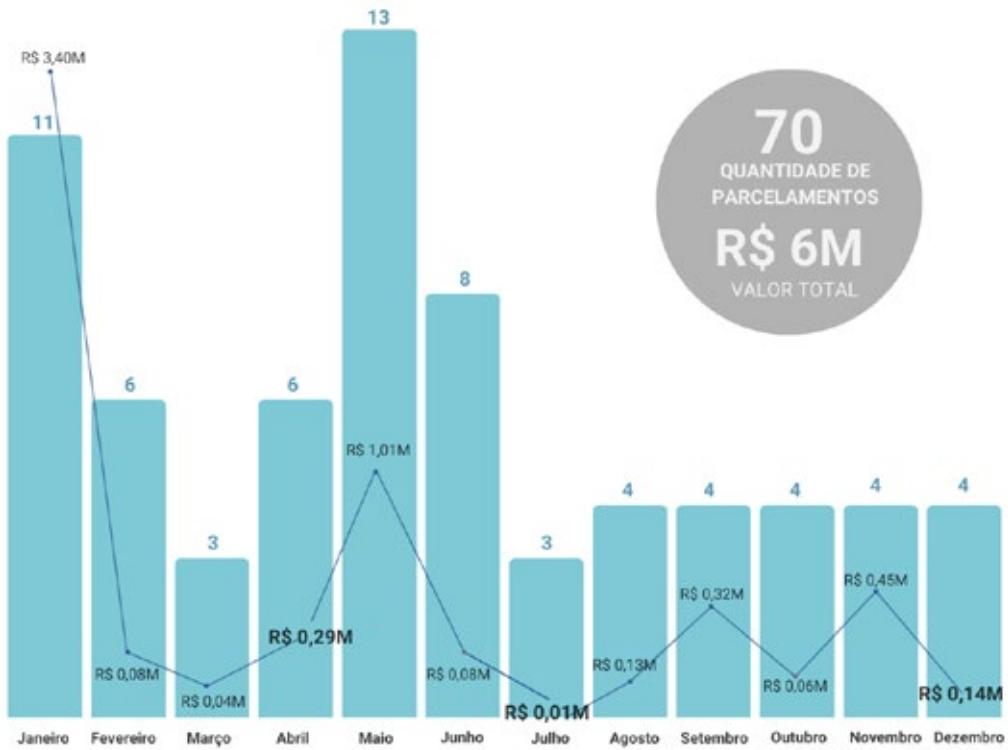
Art. 1º Disciplinar o processo de parcelamento administrativo de créditos, passíveis ou não de inscrição em dívida ativa, decorrentes de:

- I Contratos administrativos;
- II Contratos de cessão de uso;
- III Sanções pecuniárias aplicadas com base na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;
- IV Sanções pecuniárias aplicadas com base nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária;
- V Taxas de Fiscalização da Aviação Civil - TFAC lançadas de ofício; e
- VI Indenização de danos causados ao erário.



Do gráfico a seguir pode-se observar um total de R\$ 6 milhões em créditos divididos em 70 parcelamentos concedidos no exercício de 2022, o que representa um acréscimo de 42,86% frente ao total de 2021 em 115 parcelamentos firmados.

Parcelamentos em Dívida Corrente - 2022



No que diz respeito às multas de contratos de concessão, considerando-se as diversas situações e estágios dos créditos, há em aberto a materialidade total de R\$ 512 milhões, conforme relatório do estoque desta natureza creditícia a seguir:

Nome da Entidade	Ano	Data Vencimento	Processo	Valor Original	Valor Pago	Valor Atualizado	Situação
CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE SALVADOR S.A.	2022	2/18/2022	673413228	R\$ 16.107,94	R\$ 16.107,94		PG
INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A	2018	12/26/2018	664388184	R\$ 18.054,22	R\$ 18.054,22		PG
INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A	2020	9/18/2020	670433206	R\$ 18.300,84	R\$ 18.300,84		PG
INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A	2021	8/21/2020	669552203	R\$ 2.256,80	R\$ 2.261,01		PG
INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A	2021	7/16/2021	671803215	R\$ 6.969,10	R\$ 6.969,10		PG
INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A	2021	5/21/2021	671324216	R\$ 6.411,57	R\$ 6.411,57		PG
INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A	2021	5/21/2021	671326212	R\$ 4.646,06	R\$ 4.646,06		PG
AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL S.A.	2021	5/5/2022	672859216	R\$ 204.388,71	R\$ 20.438.871,00		PG
CONCESSIONARIA AEROPORTO RIO DE JANEIRO S.A.	2021	5/11/2021	671329217	R\$ 2.416,48	R\$ 2.416,48		PG
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2019	11/8/2019	668767199	R\$ 4.001,71	R\$ 4.091,72		PG
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2019	10/25/2019	668677190	R\$ 3.078,24	R\$ 3.153,48		PG
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2020	9/18/2020	670435202	R\$ 10.934,98	R\$ 10.934,98		PG
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2020	5/27/2021	670434204	R\$ 15.436,28	R\$ 15.477,25		PG
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2020	5/27/2021	670554205	R\$ 2.277,41	R\$ 2.277,41		PG
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2021	7/1/2021	671057213	R\$ 156.275,87	R\$ 156.275,88		PG
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2021	5/7/2021	671115214	R\$ 3.416,12	R\$ 3.416,12		PG
CONCESSIONARIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS	2022	6/10/2022	673888225	R\$ 254.834,45	R\$ 254.834,45		PG
INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A	2018	12/26/2018	663711186	R\$ 13.390.934,27		R\$ 17.116.594,54	SDJ
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2017	4/27/2018	660915175	R\$ 60.048.492,66		R\$ 79.664.202,11	DC2
CONCESSIONARIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S.A.	2021	7/1/2021	671080218	R\$ 3.267.273,85		R\$ 3.773.450,63	SDJ
INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A	2019	8/19/2019	666939195	R\$ 5.090,77		R\$ 5.156,06	PG
CONCESSIONARIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S.A.	2019	3/10/2021	667265195	R\$ 3.485.092,11		R\$ 4.058.371,36	SDJ
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2018	5/27/2019	664917183	R\$ 238.530.640,42		R\$ 296.339.624,33	DA CD
INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A	2019	5/3/2019	666912193	R\$ 5.090,77		R\$ 5.090,77	CAN
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2016	7/8/2016	654955161	R\$ 95.050.000,00			CAN
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2019	4/26/2019	666829191	R\$ 23.183.286,28		R\$ 28.933.804,39	DA CD
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2019	4/26/2019	666830195	R\$ 62.748.571,85		R\$ 78.313.095,10	DA CD
AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.	2021	5/16/2022	673337210	R\$ 3.488.160,61		R\$ 3.781.292,09	PU2
Total						R\$ 511.990.681,38	

Nas tabelas estão os dados consolidados das multas por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica oriundas das atividades de fiscalização da Agência, apresentados no modelo definido pelo TCU.

Os dados constantes no quadro a seguir correspondem à quantidade por situação das multas aplicadas pela ANAC por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica nos anos de 2021 e 2022.

Multas Aplicadas		Arrecadadas		Canceladas Administrativamente	Processo Administrativo (Não Arrecadadas)										Validação				
					Suspensas Administrativamente		Multas não inscritas no CADIN		Multas com risco de prescrição executória		Outras		Total de Multas Exigíveis e Definitivamente		Demais Situações				
Período de Competência	Quantidade	Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
Período de Competência	Quantidade	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
2022	2.327	858	-	284	-	48	-	204	-	0	-	622	-	826	-	311	-	2.327	-
2021	2.336	42	845	233	364	3	7	29	87	0	0	38	563	67	650	782	470	2.336	2.336
Total	4.663	900	845	517	364	51	7	233	87	0	0	660	563	893	650	1.093	470	-	-
Validação do Estoque de multas Aplicadas		4.663	2.336																

Fonte: SIGEC, Estoque de multas em 31/12/2021 e 31/12/2022

Os dados apresentados no quadro a seguir correspondem ao montante financeiro por situação das multas aplicadas pela ANAC por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica nos anos de 2021 e 2022. Os montantes referem-se ao valor original das multas aplicadas.

Montante financeiro (R\$)

Multas Aplicadas		Pagas com Desconto		Arrecadadas		Canceladas Administrativamente		Processo Administrativo (Não Arrecadadas)						Validação					
								Suspensas Administrativamente		Multas Exigíveis e Definitivamente Constituídas		Demais Situações							
Período de Competência	Valores	Exercícios		Exercícios		Exercícios		2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Período de Competência	Valores	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
2022	26.135.275,18	4.182.688,36	-	4.824.507,57	-	2.862.080,83	-	1.634.417,43	-	9.715.319,03	-	2.916.261,96	-	26.135.275	-				
2021	22.941.354,65	197.548,18	2.882.384,19	2.738.996,48	4.514.644,18	1.713.899,35	3.255.029,88	86.907,08	529.606,27	6.846.772,24	5.717.116,62	705.173,07	6.042.573,51	22.941.355	22.941.355				
Total	49.076.630	4.380.237	2.882.384	7.563.504	4.514.644	4.575.980	3.255.030	1.721.325	529.606	16.562.091	5.717.117	3.621.435	6.042.574	-	-				
Validação do Estoque de multas Aplicadas		49.076.630	22.941.355																

Fonte: SIGEC, Estoque de multas em 31/12/2021 e 31/12/2022

Observa-se que as multas aplicadas em 2022 foram superiores às de 2021 em cerca de R\$ 3,2 milhões ou aproximadamente 14%, embora a quantidade de multas tenha se mantido praticamente estável.

Os dados apresentados no quadro a seguir correspondem ao montante efetivamente arrecadado das multas aplicadas por infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica pela ANAC nos anos de 2021 e 2022. Importante destacar que, devido ao modo de construção do sistema de gestão de créditos, o montante efetivamente arrecadado não considera valores recebidos em parcelamentos em andamento. O valor recebido através das parcelas só é atribuído aos créditos respectivos no sistema após a quitação total dos parcelamentos.

Período de Competência da Multa Aplicada	Valores efetivamente arrecadados		
	Exercícios		2021
	2022		
2022	8.205.429,05		-
2021	1.243.851,12		6.358.165,14
Total	9.449.280,17		6.358.165,14

Fonte: SIGEC, Estojo de multas em 31/12/2021 e 31/12/2022

A seguir são apresentados indicadores vinculados às informações apresentadas nos quadros anteriores.

Indicadores de Multas das Entidades Fiscalizadoras Acórdão 1970/2017-TCU-Plenário					
Subitem do Acórdão	Unidade	Multas	Fórmula	2022	2021
9.1.1 Número absoluto e percentual de pessoas físicas ou jurídicas pendentes de inscrição no Cadin.	Quantidade	Não inscritas no Cadin	a	233	87
	Quantidade	Exigíveis e Definitivamente Constituídas	b	893	650
	%	Físico	(a/b) x 100	26,09%	13,38%
9.1.2 Número absoluto e percentual de processos de cobrança de multas que (...) sofram maiores riscos de prescrição.	Quantidade	Risco de Prescrição Executória	a	0	0
	Quantidade	Exigíveis e Definitivamente Constituídas	b	893	650
	%	Físico	(a/b) x 100	0%	0%
9.1.3 Quantidade de multas canceladas em instâncias administrativas, os valores associados a estas multas e os percentuais de cancelamento em relação ao total de multas aplicadas anualmente.	Quantidade	Canceladas	a	517	364
	Quantidade	Aplicadas	b	4.663	2.336
	%	Físico	(a/b) x 100	11,09%	15,58%
	R\$	Canceladas	c	4.575.980,18	3.255.029,88
	R\$	Aplicadas	d	49.076.629,83	22.941.354,65
	%	Financeiro	(c/d) x 100	9,32%	14,19%
9.1.3 Quantidade de multas canceladas em instâncias administrativas, os valores associados a estas multas e os percentuais de cancelamento em relação ao total de multas aplicadas anualmente.	Quantidade	Canceladas	a	51	7
	Quantidade	Aplicadas	b	4.663	2.336
	%	Físico	(a/b) x 100	1,09%	0,30%
	R\$	Canceladas	c	1.721.324,51	529.606,27
	R\$	Aplicadas	d	49.076.629,83	22.941.354,65
	%	Financeiro	(c/d) x 100	3,51%	2,31%

Indicadores de Multas das Entidades Fiscalizadoras Acórdão 1970/2017-TCU-Plenário					
Subitem do Acórdão	Unidade	Multas	Fórmula	2022	2021
9.1.4 Percentuais de recolhimento de multas (em valores e em número de multas recolhidas)	Quantidade	Arrecadadas	a	900	845
	Quantidade	Aplicadas	b	4.663	2.336
	%	Físico	(a/b) x 100	19,30%	36,17%
	R\$	Arrecadadas	c	11.943.740,59	7.397.028,37
	R\$	Aplicadas	d	49.076.629,83	22.941.354,65
	%	Financeiro	(c/d) x 100	24,34%	32,24%

Fonte: SIGEC, estoque de multas em 31/12/2022 e 31/12/2022

Desafios

Desde 2018 a ANAC teve seu limite orçamentário reduzido, em termos reais, em mais de 41%.

Conforme informado ano a ano, as ações empreendidas pela ANAC no sentido de reduzir e, principalmente, racionalizar seus custos tem permitido a manutenção da excelência operacional com o cenário de custos reduzido. No entanto, mantida a trajetória restritiva, faz-se imperiosa uma revisão extensiva da matriz de dispêndios da Agência, no sentido de minorar o impacto à sociedade e mitigar eventuais riscos ao setor.

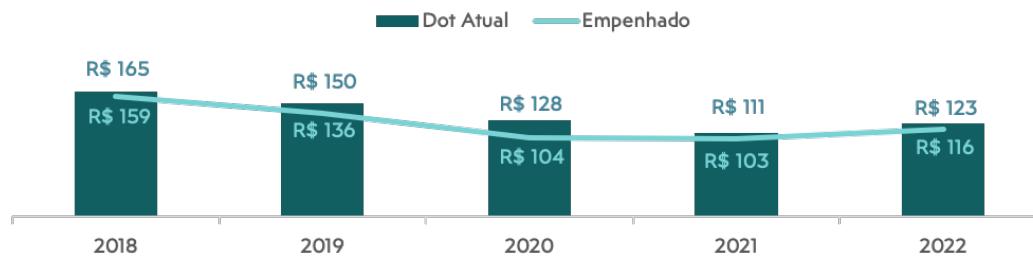
Referencial Monetário do PLOA



* Valores em milhões

* Em 2023 verifica-se que houve uma queda de 41% do valor referencial monetário para elaboração do PLOA se comparado ao valor corrigido de 2018.

Dotação Atualizada vs. Empenhado



* Valores em milhões

Dotação Atualizada vs. Empenhado



* Valores em milhões

Gestão de Custos

Visando aprimorar o controle dos fluxos e recursos consumidos pela Agência na execução de suas atividades, implementou-se, em 2022, o modelo de gerenciamento de custos, denominado SIC-ANAC.

Para a efetiva aplicação do modelo, foram definidos quatro objetos de custos, a seguir:

- Custo por Grupo de Processos de Negócios e Macroprocessos evidenciados na Cadeia de Valor;
- Custo por UORG;
- Custo por unidade predial; e
- Custo de sustentação dos sistemas da ANAC.

Ademais, em razão do método de custeio definido, a acumulação desses custos indiretos permite a alocação adequada de tais custos às respectivas Unidades, conforme esquema a seguir:

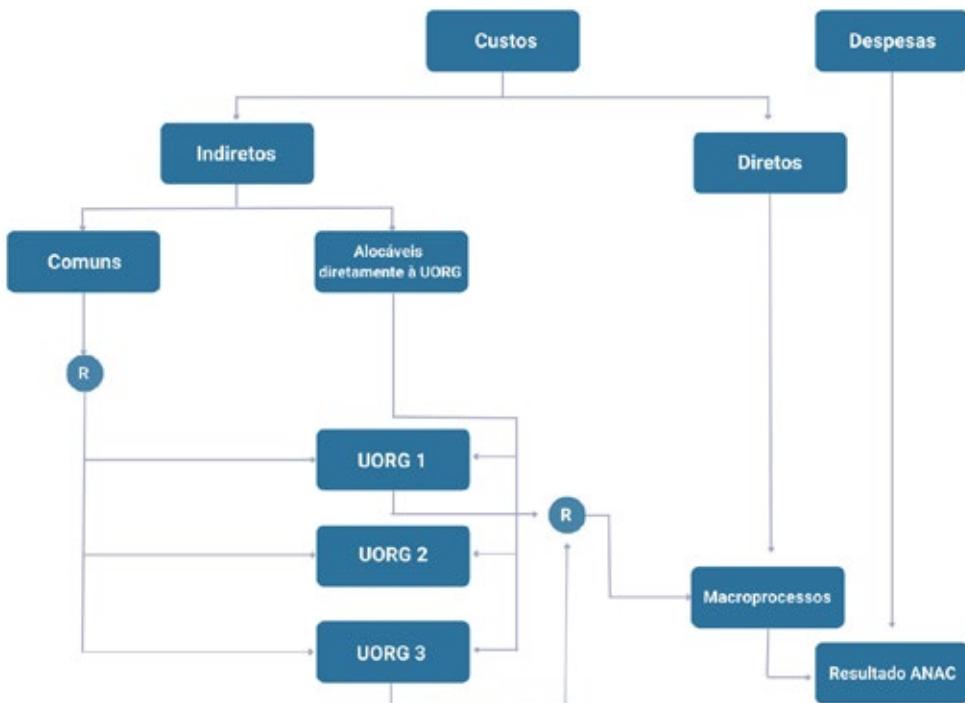
Alocação dos Custos de Infraestrutura Predial



A fim de garantir pleno funcionamento do modelo de gerenciamento de custos, a ANAC publicou seu Manual de Custos da ANAC, cuja observância obrigatória foi estabelecida pela Instrução Normativa ANAC Nº 175, de 3 de novembro de 2021.

A partir da definição do Método de Custeio e Sistema de Acumulação, foi definido o seguinte esquema de contabilização de custos do modelo de gerenciamento da ANAC:

Esquema Básico de Contabilização de Custos SIC - ANAC

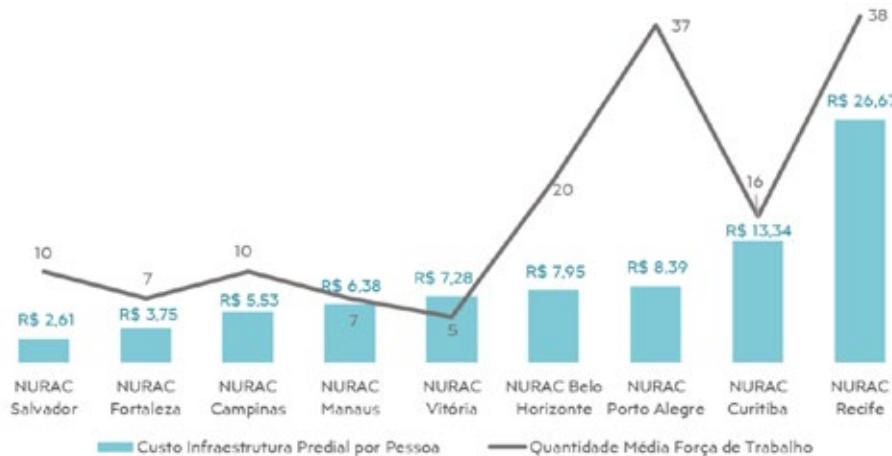


A espinha dorsal da operacionalização do SIC-ANAC está no rol de responsabilidades dos apontamentos de consumo de insumos, os quais foram classificados em três grupos macros, a seguir:

Grupo Itens de Custo	Responsável	Fonte de Informação
Custos de Mão de Obra	Gestor da UORG	Horas de MO por servidor
Diárias e Passagens	Solicitante no SCDP	UORG requisitante
Serviços e materiais	Gestor de Materiais e de Contratos	UORG requisitante

Para fins de melhor esclarecimento do processo, apresenta-se a seguir, o comparativo de custos, por colaborador, dos Núcleos Regionais de Aviação Civil que possuem instalações físicas em separado:

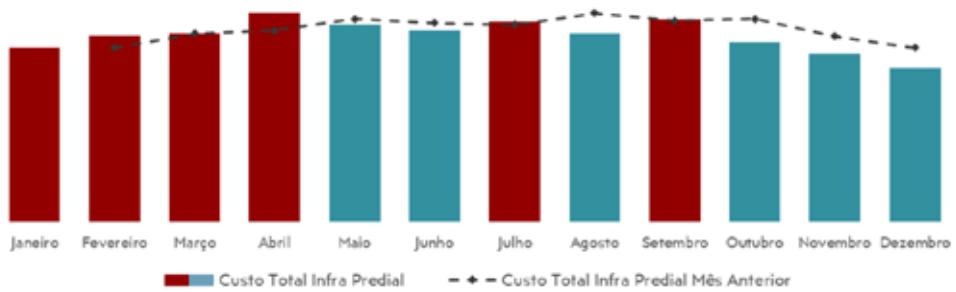
Comparativo de Custo por Pessoa - NURAC



Por ser 2022 o primeiro ano de sua operação, o SIC-ANAC teve como objetivo principal a validação dos dados captados a partir dos apontamentos de custos de cada área requisitante. Dessa forma, o SIC-ANAC está operando na fase de “Mensurar Custos”, para que no exercício de 2023 inicie efetivamente a publicização das informações comparativas, ou seja, custos apurados em 2023 em comparação ao de 2022.

Outro item já em avaliação/mensuração no sistema são os custos totais de infraestrutura predial acumulados por unidade predial, em seguida alocados por UORG, que por fim, serão alocados aos macroprocessos via rateio:

Custo Total Infraestrutura Predial Mensal



Conforme gráfico a seguir, do total de limite de empenho utilizado com despesas discricionárias, mais de 32% foi empregado com custos de infraestrutura predial:



A análise do custo de mão de obra levará em conta não somente o aspecto monetário, mas a quantidade de horas consumidas em cada macroprocesso da Cadeia de Valor, considerando as tarefas associadas à arquitetura de processos, cujas entregas são registradas no Sistema ANAC.

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, são conduzidas de forma regionalizada, por 5 unidades contratantes (Unidades Administrativas de Serviços Gerais – UASG), com a particularidade de que aquelas de âmbito nacional competem à unidade central e a contratação de cursos de capacitação, nacionais e abertos ao público, cabe à unidade administrativa da Agência no Rio de Janeiro.

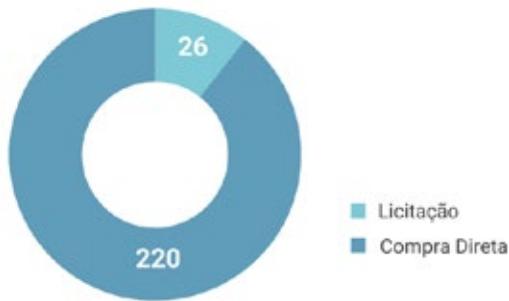
Além disso, cumpre à unidade central de contratação orientar as demais unidades contratantes quanto à observância de procedimentos padronizados na área de atuação.

Distribuição de contratações entre licitações e contratações diretas

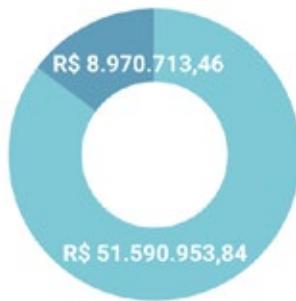
Durante o exercício de 2022, foram finalizados 246 processos de contratação que representaram aproximadamente R\$ 51,5 milhões, sendo 83% decorrente de licitações (R\$ 42,6 milhões) e 17% de contratações diretas (R\$ 8,9 milhões), entre dispensas e inexigibilidades de licitação. Dentre as contratações 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 2,2% do valor total contratado.

Licitação (Pregão Eletrônico e IRP)	Contratação Direta (Dispensa e Inexigibilidade de Licitação)					
	Brasília - SEDE UASG 113214	Brasília - SEDE UASG 113214	Rio de Janeiro UASG 113216	São Paulo UASG 113217	Recife UASG 113218	Porto Alegre UASG 113219
26	96	113	8	3	0	

VOLUME PROCESSUAL



VOLUME FINANCEIRO



As contratações podem ser distribuídas em
4 finalidades:

- Capacitação
- Estratégico
- TIC
- Funcionamento Administrativo

78%
10%
6%
6%

Principais Contratações para o Funcionamento Administrativo

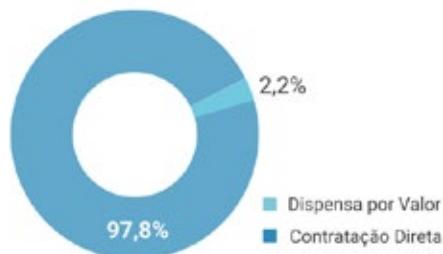


Associação entre contratações e objetivos estratégicos

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

Contratação	Objetivo Estratégico
Serviços técnicos especializados de assessoria ao leilão para concessão de serviço público para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes dos blocos: Aviação Geral, Bloco Norte II e Bloco SP/MS/PA/MG.	OE3: Promover um acesso amplo aos serviços aéreos.
Serviços de planejamento, implantação, operação e gerenciamento contínuo e sazonal de central de atendimento, com a realização de atendimento receptivo e ativo, telefônico e eletrônico, em modalidade <i>contact center</i> .	OE7: Fortalecer a comunicação e o papel da agência.
Aquisição de servidores de rede para o atendimento das necessidades de <i>data center</i> da ANAC em Brasília/DF.	OE13: Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva
Serviços continuados de apoio administrativo, recepção e secretariado, com disponibilização de solução tecnológica para gestão e fiscalização contratual, por meio de aplicação web e aplicativo <i>mobile</i> .	OE13: Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva
Realização do treinamento: ANAC <i>Officeless</i> , para uma turma composta por 1400 servidores (membros de equipes), sendo 250 gestores (Lideranças).	OE12: Fortalecer a gestão, o desenvolvimento e a valorização das pessoas com foco no desempenho institucional.

Distribuição das contratações diretas



Dentre as contratações diretas evidencia-se o universo de aproximadamente 86% do total:

- a) capacitação de servidores, que totalizaram aproximadamente 57% do valor total das contratações diretas;
- b) a contratação de remanescente de serviços de vigilância patrimonial desarmada, diurna e noturna, prestados nas dependências da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC em São Paulo/SP; e
- c) serviços técnicos especializados de assessoria ao leilão para concessão de serviço público para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes dos blocos: Aviação Geral, Bloco Norte II e Bloco SP/MS/PA/MG; com a ressalva de que a remuneração da empresa contratada ocorre por pagamento realizado diretamente pelos licitantes vencedores, com cobrança feita à corretora de valores representante da proponente vencedora do Leilão.

Perspectivas relacionadas ao tema

A integral transição, a partir de 31 de março de 2023, das contratações para a Nova Lei de Licitações e Contratos – NLLC exigirá ações de capacitação e preparo dos técnicos envolvidos. Entretanto, a curva de aprendizagem inerente poderá impactar o tempo de preparo processual. Entre ações de mitigação, o amadurecimento do plano de contratação anual, com uma adequada gestão de riscos, se mostra como relevante instrumento para evitar a interrupção dos serviços essenciais à ANAC.

Gestão do Patrimônio e Infraestrutura

Conformidade legal

Como nos exercícios anteriores, 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.

Internamente, os principais normativos são: Manual de Procedimento MPR/SAF-060-R01 Gestão do Almoxarifado, Manual de Procedimento MPR/SAF-061-R01 Gestão do Patrimônio, e especialmente a Instrução Normativa nº 153 de 06 de fevereiro de 2020.

Destaca-se que, além da legislação acima, há necessidade de observação à legislação de forma geral, inclusive a eleitoral. Sob este aspecto, no ano de 2022, as ações de saneamento de materiais com desfazimento dos ativos foram reduzidas em obediência à legislação eleitoral que impõe restrições sobre o assunto.

A respeito das contratações, cabe ressaltar 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. Ainda estão definidos Manuais de Procedimentos que regem os processos de contratações.

Na gestão dos bens permanentes, destaca-se a unificação de controle das unidades de São Paulo que incorporou a gestão patrimonial da unidade de São José dos Campos.



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

Em 2022, a ANAC investiu R\$ 2,7 milhões em despesas de capital, em destaque: compras de equipamentos de tecnologia da informação, ar-condicionado, mobiliário e equipamentos diversos.

Abaixo, apresenta-se a relação de investimentos realizados, destacando-se as de maior volume a aquisição de servidores de rede instalados na Sede, no valor de R\$ 2,2 milhões

Descrição	Pago 2022
EQUIPAMENTOS DE TIC - ATIVOS DE REDE	R\$ 2.250.000,00
APARELHOS E UTENSILIOS DOMESTICOS	R\$ 180.688,85
MOBILIARIO EM GERAL	R\$ 157.371,60
DESENVOLVIMENTO DE SOFTWARE	R\$ 94.744,16
AQUISICAO DE SOFTWARE PRONTO	R\$ 18.173,86
APARELHOS DE MEDICAO E ORIENTACAO	R\$ 3.124,92
Total	R\$ 2.704.103,39

Fonte: Tesouro Gerencial

Desfazimento de ativos

Durante o exercício de 2022, o saneamento de Ativos na ANAC se restringiu à identificação e separação dos materiais inservíveis em virtude da mudança da Unidade do Rio de Janeiro, além de 26 equipamentos aeronáuticos cedidos à Aeroclubes; devido às restrições impostas pela legislação eleitoral, uma vez que há indicação de doação de tais bens.

Nas demais unidades e para os bens de consumo, o fato de que o desfazimento de 2021 ter sido realizado já no final – conclusão em dezembro -, somado às restrições da legislação eleitoral, levou a não efetivação desta ação em 2022.

Locações de imóveis e equipamentos

Em 2022, a Agência ocupou imóveis locados em Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro e em São José dos Campos, perfazendo despesas totais de R\$ 21 milhões em valores atualizados pelo IPC.

ANO	VALOR ATUALIZADO PELA IPCA (ANO-BASE 2021) – 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

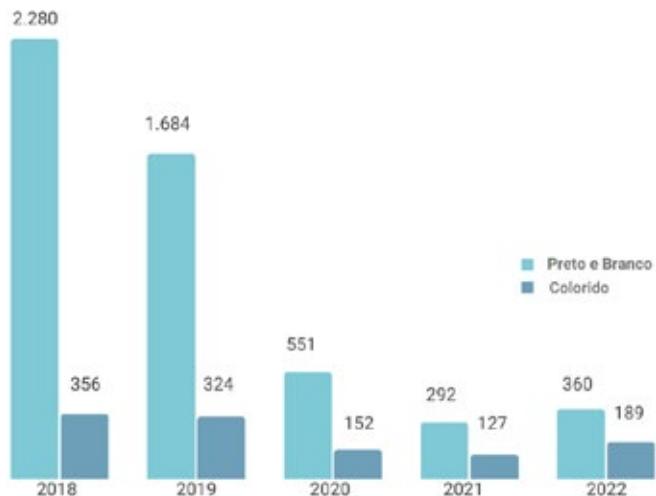
Fonte: Tesouro Gerencial

Do histórico de valores alocados em locação de imóvel permite observar a redução do índice de crescimento dos dispêndios com despesas de locação, resultado da pactuação de contratos mais vantajosos para as unidades de São José dos Campos, São Paulo e para a Sede em Brasília. Ressalta-se a mudança da Unidade do Rio de Janeiro, que a partir de outubro de 2022 passou a ocupar imóvel compartilhado pelo Ministério da Fazenda, deixando de arcar com despesas de locação.

Quanto à locação de equipamentos, a Agência se vale de contrato de terceirização de frota para o deslocamento dos servidores quando em serviço, tendo desembolsado R\$ 268 mil em 2022.

Outro modelo de locação utilizado pela ANAC é o de locação de impressoras, cujo declínio motiva-se pelo uso do SEI! Bem como do trabalho remoto, conforme histórico abaixo.

Impressão



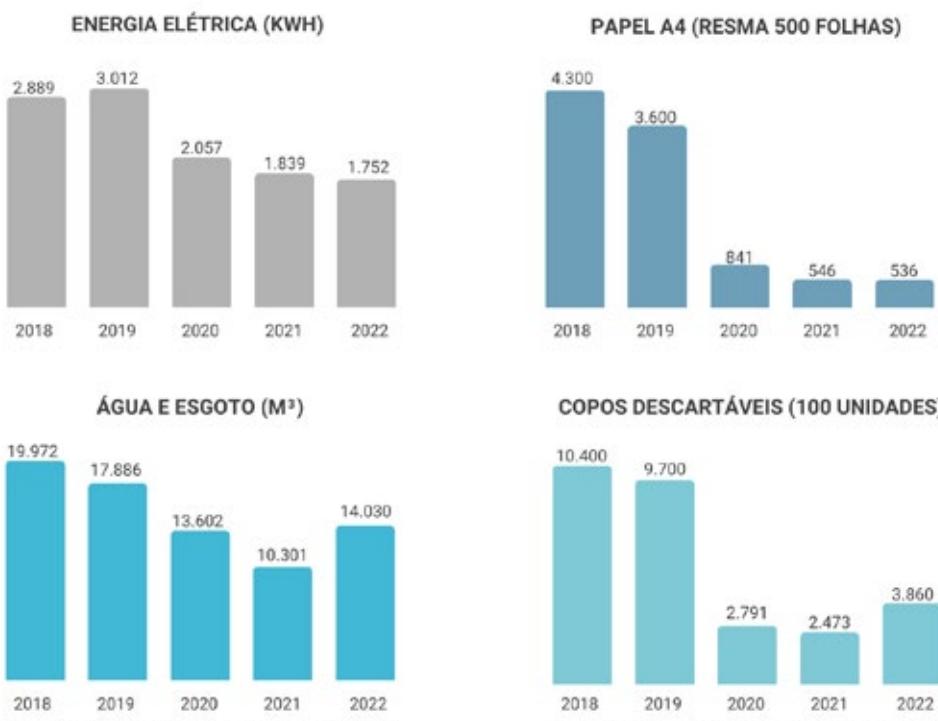
Principais desafios e ações futuras

Para o exercício de 2023 elencou-se diversos desafios de aprimoramento da gestão logística da ANAC, como o saneamento de bens inservíveis, a implantação do almoxarifado virtual, a customização de espaços dentre outros.

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, conforme legislação relacionada tais como: previsão, nos editais licitatórios, de critérios de sustentabilidade alinhados aos modelos da AGU; a adoção de práticas de sustentabilidade e racionalização dos gastos nas rotinas internas de logística e manutenção predial e nos processos licitatórios.

Além dos critérios de sustentabilidade supracitados, a ANAC instituiu o PLS (Plano de Logística Sustentável) que congrega iniciativas de sustentabilidade em sentido amplo. Abaixo alguns dos resultados.



* O aumento observado em 2022 deve-se principalmente ao fato do consumo de água não ser individualizado no prédio de São José dos Campos. Assim, para cálculo do consumo utilizou-se o mesmo índice do valor proporcional de pagamento do condomínio. Desta forma, o aumento não está necessariamente relacionado a um acréscimo de consumo de água na ANAC, mas sim no condomínio onde a Agência está instalada.

* O aumento do número de copos do exercício de 2022 em relação aos exercícios de 2020 e 2021 deve-se ao aumento do número de servidores no trabalho presencial.

3.

INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS



INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS

Por meio das demonstrações contábeis e suas notas explicativas, a entidade evidencia a situação e o desempenho financeiro, orçamentário e patrimonial do período. As demonstrações contábeis da ANAC compreendem um único órgão composto por oito unidades gestoras que possuem movimento no Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal – SIAFI. Dentre essas unidades está incluído o Fundo 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 – neste demonstrativo é apurado o resultado patrimonial do período, mediante a confrontação das Variações Patrimoniais Aumentativas (receitas) com as Variações Patrimoniais Diminutivas (despesas);
- Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido – divulga as variações do Patrimônio Líquido, bem como sua evolução no período.

No exercício de 2022, houve auditoria do objeto Gerir Contabilidade e Custos, que abordou as inconsistências contábeis, que já têm sido apontadas pelo contador responsável em sede de Conformidade Contábil, no que se refere ao adequado reflexo contábil do controle de créditos a receber da ANAC, preponderantemente em relação às multas a receber em decorrência de infrações cometidas contra o CBA e multas aplicadas em razão de descumprimento de cláusulas de contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária:

Conclui-se que a ANAC deve buscar o aperfeiçoamento no processo de elaboração das informações contábeis e financeiras e na estrutura que o suporta. Quanto à confiabilidade das demonstrações contábeis da ANAC, ressalta-se a necessidade de priorização no desenvolvimento do sistema “Receitas” que, entende-se, irá suprir as necessidades do correto registro contábil dos créditos não-tributários referentes às multas administrativas impostas pela ANAC.



Como medidas adotadas em relação às conclusões da Auditoria, a fim prover as demonstrações contábeis com informações fidedignas, até que uma solução tecnológica de controle de recebíveis esteja concluída e em operação, estão sendo levantados os estoques de créditos a receber da ANAC, a partir do banco de dados do atual sistema, para que se possa efetuar o devido reconhecimento de ativos e suas variações. Fruto dessas ações empreendidas, até o fechamento do exercício 2022 foram inventariados e calculados os estoques de multas exigíveis, em fase administrativa e inscritas em Dívida Ativa, até a data-base de 31/12/2021, ou seja, estoque inicial do exercício 2022, cujo registro contábil tem como contrapartida a Conta de Ajustes de Exercícios Anteriores. A partir dessas apurações, a área de gestão responsável pelo controle de créditos a receber, promoveu o registro contábil dos estoques apurados, com reflexos nos saldos do Balanço Patrimonial de 31/12/2022. Considerando a complexidade para o inventário desses Ativos através de ferramenta de *Business Intelligence*, os eventos ocorridos com os créditos no exercício de 2022 ainda não estão reconhecidos nas demonstrações contábeis, como no caso do reconhecimento novas de multas aplicadas no exercício de 2022, das atualizações de juros de mora por competência, baixas por cancelamentos, baixas por recursos com efeitos suspensivos, baixas por recebimentos (realização da receita orçamentária) e inscrições em Dívida Ativa.

As demonstrações contábeis do exercício de 2022 também contemplam as informações relativas ao saldo financeiro do Fundo Aerooviário, 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 Aerooviário, 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. A bem da *accountability*, e visando certificar a aderência das demonstrações contábeis da ANAC à legislação e aos manuais e normas vigentes, a Conformidade Contábil da ANAC é realizada no âmbito da Coordenação de Contabilidade, subordinada à Gerência Técnica de Finanças e Contabilidade. A referida gerência é subordinada à Superintendência de Administração e Finanças, e esta é a responsável por preparar as demonstrações contábeis conforme Regimento Interno da entidade.

A Setorial Contábil da Agência é composta por apenas três servidores, e o contadores responsáveis, titular e substituto pela Conformidade Contábil de Unidades Gestoras e de Órgão, seguem abaixo nominados:

Nome	CRC	Cargo	Função
Alysson Cristiano Diniz	MG - 079398/0-0	Analista Administrativo	Contador Titular
Ricardo Cardoso Machado	RS - 071416/0-1	Analista Administrativo	Contador Substituto

Com vistas a garantir a confiabilidade das demonstrações contábeis, o processo de Conformidade Contábil é executado a partir do conhecimento que a Setorial Contábil possui sobre as operações da entidade, suas características, dos atos e fatos transacionados, mediante o levantamento das informações necessárias para a análise dos riscos de inconsistências inerentes às suas demonstrações contábeis, tendo por base o Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público, o Manual SIAFI, o Plano de Contas Aplicado ao Setor Público e as Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicadas ao Setor Público. O conhecimento sobre as questões operacionais da entidade favorece um melhor entendimento sobre quais tipos de registros contábeis devem ser aplicados a cada ato ou fato transacionado pelas áreas de gestão da entidade, e por consequência, como devem estar evidenciados nas demonstrações contábeis, garantindo assim a sua confiabilidade.

Tendo em vista o que dispõe o Manual SIAFI 020315, a Conformidade Contábil é executada através da análise do balancete e das demonstrações contábeis e análises dos auditores do SIAFI. A partir destas análises, o Contador, segundo seu julgamento profissional, avalia quais inconsistências devem ser passíveis de restrições contábeis. Em ato contínuo, aos gestores responsáveis são encaminhadas as diligências de regularização em processos formalizados com as indicações das trilhas contábeis analisadas e seus resultados. A partir dessas análises são elaboradas, as Notas Explicativas às demonstrações contábeis, a Declaração Anual do Contador e o Relatório Anual de Inconsistências, este último encaminhado à Setorial Contábil do Ministério de vinculação.



Objetivando o controle, a garantia da confiabilidade, a regularidade, a completude, e a abrangência dos lançamentos contábeis da ANAC, bem como a exatidão das demonstrações financeiras, o processo de Conformidade Contábil é pautado na verificação das principais afirmações das demonstrações contábeis, previstas no Manual de Auditoria Financeira do Tribunal de Contas da União. A partir das afirmações obtidas, a Conformidade Contábil é registrada com restrição tendo por base os aspectos de relevância e materialidade, quando constatadas inconsistências que comprometam a qualidade das informações contábeis, havendo neste caso, o encaminhamento das situações tipificadas e as orientações necessárias para que a gestão, em sua parte, aja na adequação dos processos de governança, gestão de riscos e controles internos que possam fornecer segurança razoável ao processo de elaboração das demonstrações contábeis. Mesmo nos casos de apontamentos sem restrição, ou seja, em que as inconsistências não possuem materialidade e relevância, a Setorial Contábil da ANAC efetua os encaminhamentos e orientações de regularizações pertinentes a cada situação apontada. Ao final do exercício financeiro, aquelas inconsistências relevantes que comprometem a qualidade das demonstrações contábeis são acostadas na Declaração Anual do Contador que compõe o Relatório de Encerramento do Exercício divulgado no Portal da ANAC, a fim de atender o controle social.

Tendo em vista esse efetivo controle social das atividades desenvolvidas pelo Setor Público Federal e, ainda, considerando o disposto no art. 9º da Instrução Normativa TCU Nº 84 de 22 de abril de 2020, 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>.

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.

No exercício de 2022 houve uma geração líquida de caixa superior a R\$ 314 milhões, cuja variação positiva é apresentada na tabela a seguir:

Geração líquida de caixa (análise horizontal)

	31/12/2022	31/12/2021	AH (%)
Geração Líquida de Caixa	R\$ 314.234.781,48	R\$ 238.686.087,71	31,65

Fonte: SIAFI, 2022 e 2021

A variação da geração líquida de caixa, ou do resultado financeiro, é explicada sobretudo pelo aumento na receita com contribuições sociais e de receitas financeiras decorrentes da aplicação de recursos do Fundo Aerooviário. A seguir o desdobramento das receitas orçamentárias do exercício 2022, já descontada a parcela de 30% de Desvinculação de Receitas da União (DRU), nos casos em que se aplica (taxas e contribuições):

	31/12/2022	31/12/2021	AH (%)
Contribuição para o Ensino Aerooviário	R\$ 195.955.423,40	R\$ 157.188.631,66	24,66
Remuneração de Depósitos Bancários	R\$ 182.287.712,74	R\$ 135.232.495,76	34,80
Multas Previstas em Legislação Específica e Contratos	R\$ 21.909.016,75	R\$ 27.833.657,09	-21,29
Taxas de Inspeção, Controle e Fiscalização	R\$ 18.935.884,44	R\$ 26.901.246,45	-29,61
Demais Receitas	R\$ 236.238,60	R\$ 828.751,55	-71,49
Total	R\$ 419.324.275,93	R\$ 347.984.782,51	20,50

Fonte: SIAFI, 2022 e 2021

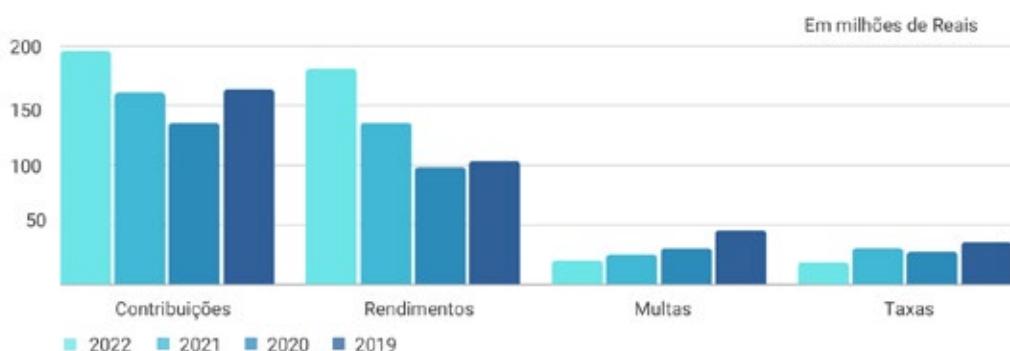
Considerando apenas a receita líquida total das fontes de recursos vinculadas à ANAC, já descontada a DRU, verifica-se uma variação positiva de 20,5% na arrecadação total, evidenciando a manutenção da retomada na arrecadação, e já verificada no exercício anterior, após um período de maior criticidade da pandemia de covid-19, embora tenha havido uma redução marcante na arrecadação das Taxas de Fiscalização da Aviação Civil.

Esse incremento na arrecadação de contribuições sociais vai ao encontro da melhora do setor aéreo no ano de 2022, conforme dados do transporte aéreo publicados pela ANAC. Tendo como referência os últimos 12 meses, no transporte aéreo doméstico, por exemplo, a demanda apresenta uma variação positiva de 32,8%, e a oferta, uma variação positiva de 33,6%, segundo dados de novembro/2022. 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 aerooviário, bem como das Taxas de Fiscalização que são cobradas do setor regulado.

Em valores nominais, o gráfico a seguir apresenta a realização das principais receitas da Agência desde o período anterior à decretação estado de Pandemia de covid-19, até o exercício de 2022:

Evolução das principais receitas orçamentárias

Evolução da Receita Orçamentária a partir do Período Pré-Pandemia



Fonte: SIAFI, 2019 a 2022

Dentre as receitas das ANAC, as multas impostas pela inobservância ao Código Brasileiro de Aeronáutica e multas aplicadas por descumprimento de cláusulas dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária correspondem às transações sem contraprestação que ensejam o reconhecimento de ativos a receber de maior relevância. Atualmente, a gestão desses créditos é efetuada por meio do Sistema de Gestão de Créditos – SIGEC.

Sob o aspecto patrimonial, considerando o que dispõe o Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público, o Manual SIAFI 020346 – Multas Administrativas, o Manual SIAFI 021112 – Dívida Ativa da União e as Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicada ao Setor Público, o reconhecimento desses ativos deveria ocorrer após a decisão administrativa que impôs a penalidade, exceto nos casos em que tenha havido a apresentação de recurso administrativo ou judicial com efeito suspensivo à execução da multa. Ou seja, O recurso apresentado com efeito suspensivo implica no desreconhecimento do Ativo referente crédito a receber (caso já tenha sido anteriormente reconhecido). Isso significa que esses créditos a receber, pendentes de decisão definitiva, não devem constar do Balanço Patrimonial da ANAC. Ou seja, os créditos a receber em fase de apreciação e julgamento dos recursos (com efeito suspensivo) devem ser evidenciados em contas de controle do SIAFI, uma vez que a realização de receita não é virtualmente certa.



Entretanto, em função de limitações do Sistema de Gestão de Créditos, não há possibilidade de se efetuar a comparabilidade entre os eventos transacionados nos sistemas de controle com aqueles ocorridos no SIAFI, sobretudo em relação à realização da receita em comparação com as baixas pelo pagamento nos Sistemas de Gestão de Créditos. Como consequência, estes relevantes ativos não estão totalmente reconhecidos nas demonstrações contábeis, sobretudo no Balanço Patrimonial (Créditos a Curto Prazo) e na Demonstração das Variações Patrimoniais (Variações Patrimoniais Aumentativas de Juros e Multas), inviabilizando assim o acompanhamento da sua composição (art. 85 da Lei nº 4.320/1964) e realização. Quando não quitados, os créditos a receber derivados das multas de CBA são encaminhados à Procuradoria-Geral Federal para as providências de inscrição em Dívida Ativa. No âmbito da PGF, a gestão dos créditos inscritos em Dívida Ativa é efetuada por meio do Sistema Sapiens Dívida. Esse procedimento atualmente é regulamentado pelo Decreto nº 9.194/2017 e pela Portaria PGF nº 323/2018.

Uma vez inscritos, tais créditos correspondem a relevantes ativos que deveriam estar reconhecidos nas demonstrações contábeis. No entanto, por limitações do Sistema SIGEC que não possui interoperabilidade com o Sapiens Dívida, o reconhecimento dos créditos inscritos em Dívida Ativa resta prejudicado. Por conta da falta de integração entre os sistemas, não há Mapas Gerenciais que evidenciam a situação dos créditos inscritos em Dívida Aditiva, não havendo, portanto, possibilidade de se efetuar a comparabilidade entre os eventos transacionados nos sistemas de controle com aqueles ocorridos no SIAFI, sobretudo em relação à realização da receita em comparação com as baixas pelo pagamento nos Sistemas de Gestão de Créditos. Como consequência do não reconhecimento desses créditos como ativos, estes tornam-se ocultos nas demonstrações contábeis, sobretudo no Balanço Patrimonial (Créditos a Longo

Prazo) e na Demonstração das Variações Patrimoniais (Variações Patrimoniais Aumentativas de Juros e Multas), inviabilizando assim o acompanhamento de sua composição (art. 85 da Lei nº 4.320/1964) e realização.

Atualmente, com vistas a aprimorar o processo de governança e controles internos da Agência, há um sistema em desenvolvimento que busque o controle dos ativos a receber. Denominado de Receitas, há previsão de que essa solução em desenvolvimento tenha interoperabilidade com o Sistema Sapiens Dívida (da PGF/AGU). A limitação tecnológica de sistema de gestão de créditos é uma situação comum em outros órgãos da Administração Pública Federal, a ponto de ter sido tratada pelo Decreto Nº 9.194/2017, bem como pela Portaria PGF Nº 323/2018. O artigo 8º do referido decreto dispõe que o então Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão estaria incumbido de coordenar a disponibilização de uma solução tecnológica centralizada, a fim de gerir os créditos constituídos e remetidos pelas autarquias e fundações públicas federais para a Procuradoria-Geral Federal.

Fruto de um plano de trabalho para se eliminar as inconsistências nas demonstrações contábeis, no exercício 2022 foram reconhecidos no Balanço Patrimonial mais de R\$ 690 milhões de multas a receber em fase administrativa e inscritas em Dívida Ativa, cujos estoques finais de 2022 foram apurados através de ferramenta de *Business Intelligence*.

Passando a tratar do desempenho financeiro, com geração líquida de caixa positiva no exercício 2022, houve incremento no Caixa e Equivalentes de Caixa da ANAC, cujo expressivo saldo é demonstrado a seguir:

Caixa e equivalentes de caixa – composição

31/12/2022	
Aplicações Financeiras	R\$ 2.003.504.577,25
Limite de Saque	R\$ 29.387.593,83
Demais Saldos de Caixa	R\$ 60.427,91
Total	R\$ 2.032.952.598,99

Fonte: SIAFI, 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. No exercício de 2022, cerca de 96,6% dessas receitas foram repassadas à ANAC pelo Tesouro Nacional para aplicação financeira. 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)

	31/12/2022	31/12/2021	AH (%)
Outras Contribuições Sociais	R\$ 1.637.986.553,24	R\$ 1.431.648.969,88	14,41
Recursos Próprio Financeiros	R\$ 202.738.800,45	R\$ 105.576.576,64	92,03
Taxas e Multas pelo Poder de Polícia	R\$ 152.539.891,60	R\$ 141.854.971,56	7,53
Recursos Próprios Primários de Livre Alocação	R\$ 10.239.303,73	R\$ 9.516.102,69	7,60
Outras Contribuições Econômicas	R\$ 28,23	R\$ 28,23	0,00
Total	R\$ 2.003.504.577,25	R\$ 1.688.596.649,00	18,65

Fonte: SIAFI, 2022 e 2021

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 2022, 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\$ 195 milhões, a dotação atualizada em despesas discricionárias corresponde a pouco mais de R\$ 2,9 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. Os ingressos de caixa decorrentes das atividades das operações da ANAC contemplam receitas de contribuições sociais, receita com taxas, multas administrativas, aplicações financeiras e repasses do Tesouro Nacional. A seguir, a composição das fontes de recursos empregadas nos desembolsos voltados para as atividades operacionais no exercício de 2022:

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

	31/12/2022	AV (%)
Recursos Primários de Livre Alocação	R\$ 285.093.779,73	67,81%
Recursos Próprios Financeiros	R\$ 77.896.154,04	18,53%
Taxas e Multas - Poder de Polícia	R\$ 30.435.500,90	7,24%
Recursos Financeiros de Livre Alocação	R\$ 23.901.065,65	5,68%
Outras Contribuições Sociais	R\$ 2.554.587,74	0,61%
Recursos Próprios Primários de Livre Alocação	R\$ 364.341,00	0,09%
Recursos Livres da Seguridade Social	R\$ 206.241,60	0,05%
Total Geral	R\$ 420.451.670,66	100,00%

Fonte: SIAFI, 2022

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 compreendem importante fonte para os desembolsos efetuados nas atividades operacionais da agência. Quanto ao fluxo de caixa de investimentos, os desembolsos ocorridos no exercício de 2022 decorreram de gastos com tecnologia da informação e aquisição de outros bens. Todos os investimentos realizados ao longo dos anos incrementaram o patrimônio da Agência com diversas naturezas de bens móveis, conforme a tabela a seguir:

Bens móveis – composição (análise horizontal)

	31/12/2022	31/12/2021	AH (%)
Bens de Informática	R\$ 61.427.823,35	R\$ 56.790.637,84	8,17
Móveis e Utensílios	R\$ 14.618.091,23	R\$ 14.279.818,05	2,37
Máquinas, Aparelhos, Equipamentos e Ferramentas	R\$ 6.426.989,82	R\$ 6.303.530,49	1,96
Material Cultural, Educacional e de Comunicação	R\$ 2.898.192,49	R\$ 2.897.217,49	0,03
Demais Bens Móveis	R\$ 2.105.869,52	R\$ 2.112.077,86	-0,29
Veículos	R\$ 746.065,57	R\$ 771.437,67	-3,29
Bens Móveis em Almoxarifado	R\$ 0,00	R\$ 16.500,00	-100,00
Depreciação Acumulada - Bens Móveis	(-) R\$ 54.999.795,21	(-) R\$ 45.457.514,93	20,99
Total Geral	33.223.236,77	37.713.704,47	-11,91

Fonte: SIAFI, 2022 e 2021

Também fruto dos investimentos efetuados pela Agência, os intangíveis correspondem à aquisição e desenvolvimento de sistemas empregados nas atividades da Agência, cuja variação é apresentada na tabela a seguir:

Intangível – composição (análise horizontal)

	31/12/2022	31/12/2021	AH (%)
Softwares com Vida Útil Indefinida	R\$ 34.423.987,59	R\$ 31.488.452,53	9,32
Softwares com Vida Útil Definida	R\$ 1.099.792,78	R\$ 1.099.792,78	0,00
Amortização Acumulada	(-) R\$ 1.099.792,78	(-) R\$ 1.099.792,78	0,00
Total	R\$ 34.423.987,59	R\$ 31.488.452,53	9,32

Fonte: SIAFI, 2022 e 2021

Passando a tratar das contas a pagar com credores nacionais e estrangeiros, as apropriações (movimento credor acumulado na conta contábil) foram superiores a R\$ 101 milhões. Destes, os movimentos credores acumulados mais relevantes são listados na tabela a seguir:

Fornecedores mais relevantes – composição (análise vertical)

CNPJ	Objeto Contrato	Movimento Credor (R\$)	AV (%)
33.754.482/0001-24	Locação de imóvel da Sede da ANAC em Brasília/DF	13.120.953,63	12,87
06.157.430/0001-06	Aquisição de passagens aéreas	6.157.488,91	6,04
08.247.960/0001-62	Serviços de apoio administrativo	6.126.458,84	6,01
07.442.731/0001-36	Serviços de apoio administrativo	5.277.874,11	5,18
33.641.663/0001-44	Aferição de conhecimentos teóricos de certificação	4.833.819,06	4,74
12.130.013/0003-26	Serviços de tecnologia da informação	4.799.527,92	4,71
03.418.937/0001-70	Locação de imóvel da Representação da ANAC São Paulo/SP	4.190.102,58	4,11
11.073.100/0001-64	Condomínio da Sede da ANAC, em Brasília/DF	3.584.582,28	3,52
57.142.978/0001-05	Subscrição de softwares	3.430.419,52	3,36
11.281.322/0001-72	Locação de imóvel da Representação da ANAC Rio de Janeiro/RJ	3.036.544,83	2,98
Demais	Demais	47.414.498,91	46,50
Total		101.972.270,59	100,00

Fonte: SIAFI, 2022

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 2022, verificou-se que os registros dessas obrigações “dentro da competência” giraram em torno de 95,6% (em média).

Quanto ao Resultado Patrimonial da ANAC, no exercício 2022, indo ao encontro do encerramento da Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional, houve um importante incremento no consumo de alguns insumos em comparação com o exercício anterior. Insumos essenciais às atividades operacionais da Agência, como diárias e demais custos com deslocamento de servidores, houve um aumento de 225% e 214%, respectivamente.



4. ANEXOS

ANEXOS

Anexo 1 – Resultados: Metas Estratégicas por Objetivo Estratégico

Metas e Indicadores Vinculados aos Objetivos Estratégicos					
Objetivos Estratégicos	Indicadores	Metas 2022	Resultados	Status do Indicador	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	7,36	7,36	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	82	76,08	93%	95%
	5.2. Tempo médio de processamento de processos administrativos sancionadores	544 dias	474 dias	100%	
	5.3. Índice de manutenção dos processos administrativos sancionadores	92%	83,91%	91%	
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	100%	38,3%	38%	79%
	6.2. Nível de percepção de segurança	Tratar e divulgar os resultados obtidos na 1ª pesquisa	100%	100%	
	6.3. Índice de conformidade dos operadores de aeródromo aos regulamentos de security	90%	94%	100%	
7- Fortalecer a comunicação e o papel da agência	7.1. Índice de satisfação de atendimento às manifestações externas	62%	62%	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>	91%	94,70%	104%	100%
	8.2. Índice de participação efetiva em fóruns internacionais	Aplicar a metodologia em 70% das missões de participação em grupos técnicos da OACI com prioridade A, no escopo do Modelo de Governança da Atuação Internacional.	100%	100%	

Metas e Indicadores Vinculados aos Objetivos Estratégicos					
Objetivos Estratégicos	Indicadores	Metas 2022	Resultados	Status do Indicador	Status do OE
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	4,1	4,1	100%	83%
	9.2. Índice de satisfação do servidor com os serviços internos	81,7	81,7	100%	
	9.3. Índice de cumprimento aos prazos da carta de serviços externos	97%	99%	100%	
	9.4. Prazo médio de estoque de pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro das concessionárias de aeroportos	180	46,87	100%	
	9.5. Tempo médio de certificação de operadores aéreos regidos pelo RBAC 135	-10%	+6%	0%	
	9.6. Tempo médio para certificação de uma OM (RBAC 145)	220 dias	214 dias	100%	
	9.7. Tempo médio de transferência de propriedade	Novo Indicador (meta vigente a partir de 2023)	-	-	
	9.8. Tempo médio de comunicação de venda	Novo Indicador (meta vigente a partir de 2023)	-	-	
OE 10 - Aperfeiçoar a governança corporativa com foco na entrega de valor à sociedade	10.1. Índice Integrado de Governança e Gestão (iGG - TCU)	-	Não se aplica, indicador bianual	-	100%
	10.2. Índice de congestionamento de processos disciplinares sem relatório final	-10%	-33,33%	100%	
OE 11 - Aprimorar a gestão da informação para tomada de decisão	11.1. Índice de capacidade em gestão de TI - iGestTI	-	Não se aplica, indicador bianual	-	100%
	11.2. Percentual de execução do PDTI	75%	77%	100%	
	11.3. Índice de maturidade em segurança da informação - iSeg	0,591	0,591	100%	
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	Novo Indicador (meta vigente a partir de 2023)	-	-	100%
	12.2. Percentual de servidores alcançados por ações de desenvolvimento	80%	80%	100%	
OE 13 - Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva	13.1. Percentual da execução do orçamento alinhado ao planejado	95%	95%	100%	100%
	13.2. Índice de Capacidade em Gestão Orçamentária - (iGestOrcament)	-	Não se aplica, indicador bianual	-	
	13.3. Índice de Capacidade em Gestão de Pessoas (iGestPessoas)	-	Não se aplica, indicador bianual	-	

Anexo 2 – Resultados: Metas Estratégicas por Macroprocesso

Metas e Indicadores Vinculados aos Objetivos Estratégicos					
Macroprocessos	Indicadores	Metas 2022	Resultados	Status do Indicador	Status do Macroprocesso
M1 - Zelar pelo cumprimento dos regulamentos e normas de segurança	5.2. Tempo médio de processamento de processos administrativos sancionadores	544 dias	474 dias	100%	82%
	5.3. Índice de manutenção dos processos administrativos sancionadores	92%	83,91%	91%	
	6.1. Percentual de cumprimento das metas do Plano de Supervisão da Segurança Operacional - PSSO	100%	38,3%	38%	
	6.3. Índice de conformidade dos operadores de aeródromo aos regulamentos de security	90%	94%	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	180	46,87	100%	100%
M3 - Monitorar informações sobre o setor	6.2. Nível de percepção de segurança	Tratar e divulgar os resultados obtidos na 1ª pesquisa	100%	100%	100%
	8.1. <i>Effective Implementation – Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)</i>	91%	94,70%	100%	
M4 - Permitir a atuação no setor de aviação civil	9.3. Índice de cumprimento aos prazos da carta de serviços externos	97%	99%	100%	67%
	9.5. Tempo médio de certificação de operadores aéreos regidos pelo RBAC 135	-10%	+6%	0%	
	9.6. Tempo médio para certificação de uma OM (RBAC 145)	220 dias	214 dias	100%	
	9.7. Tempo médio de transferência de propriedade	Novo Indicador (meta vigente a partir de 2023)	-	-	
	9.8. Tempo médio de comunicação de venda	Novo Indicador (meta vigente a partir de 2023)	-	-	
M5 - Gerir o arcabouço regulatório e promover o acesso a mercados internacionais	5.1. Índice de maturidade da qualidade regulatória	82	76,08	93%	93%

Metas e Indicadores Vinculados aos Objetivos Estratégicos					
Macroprocessos	Indicadores	Metas 2022	Resultados	Status do Indicador	Status do Macroprocesso
M6 - Desenvolver estratégia e capacidade organizacional	9.2. Índice de satisfação do servidor com os serviços internos	81,7	81,7	100%	100%
	10.1. Índice Integrado de Governança e Gestão (iGG - TCU)	-	Não se aplica, indicador bianual	-	
	10.2. Índice de congestionamento de processos disciplinares sem relatório final	-10%	-33,33%	100%	
M7 - Gerir pessoas	12.1. Percentual de transferência qualitativa dos treinamentos às rotinas do servidor	Novo Indicador (meta vigente a partir de 2023)	-	-	100%
	12.2. Percentual de servidores alcançados por ações de desenvolvimento	80%	80%	100%	
M8 - Gerenciar relações institucionais internas e externas	4.1. Índice de percepção do papel e da imagem da ANAC pelas partes interessadas	7,36	7,36	100%	100%
	7.1. Índice de satisfação de atendimento às manifestações externas	62%	62%	100%	
	8.2. Índice de participação efetiva em fóruns internacionais	Aplicar a metodologia em 70% das missões de participação em grupos técnicos da OACI com prioridade A, no escopo do Modelo de Governança da Atuação Internacional.	100%	100%	
	9.1. Índice geral de satisfação com serviços prestados	4,1	4,1	100%	
	11.1. Índice de capacidade em gestão de TI - iGestTI	-	Não se aplica, indicador bianual	-	
M9 - Gerir informação e tecnologia	11.2. Percentual de execução do PDTI	75%	77%	100%	100%
	11.3. Índice de maturidade em segurança da informação - iSeg	0,591	0,591	100%	
	13.1. Percentual da execução do orçamento alinhado ao planejado	95%	95%	100%	
M10 - Administrar orçamento, finanças e logística	13.2. Índice de Capacidade em Gestão Orçamentária - (iGestOrcament)	-	Não se aplica, indicador bianual	-	100%
	13.3. Índice de Capacidade em Gestão de Pessoas (iGestPessoas)	-	Não se aplica, indicador bianual	-	

Anexo 3 – Principais Iniciativas na Área de TI e seus Resultados

Cadeia De Valor	Principais Iniciativas (Projetos) na Área de TI	Principais Resultados (Benefícios e Impactos)
Zelar pelo Cumprimento dos Regulamentos e Normas de Segurança	1) Finalizar API de comunicação com o ECCAIRS.	1) Criação de meio oficial de coleta, pelas autoridades do Sistema de Aviação Civil, das notificações obrigatórias relativas aos dados de segurança operacional dos entes regulados pela ANAC e pelo DECEA.
Acompanhar os Contratos de Concessão de Infraestrutura Aeroportuária	1) Software de projeto gráfico assistido por computador.	1) Padronização da infraestrutura aeroportuária na construção, reforma, modernização ou ampliação de aeródromos, bem como a funcionalidade da infraestrutura aeroportuária e a garantia da segurança operacional na operação.
Permitir a Atuação no Setor de Aviação Civil	1) Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) Digital – Desenvolvimento Fábrica de Software; 2) Melhorias no Sistema de Aeronaves não Tripuladas (SISANT); 3) Matriz de Certificação Aérea - fase 2; 4) Ajuste do sistema de operadores aéreos; 5) Solução de TI para auxílio na produção do conhecimento de inteligência.	1) Melhoria e automatização da entrada e da gestão de petições relacionadas ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB); 2) Processo de cadastro mais ágil e menos oneroso para <i>drones</i> para usos avançados: <i>drones</i> Classe 3 para operações BVLOS (<i>Beyond Visual Line Of Sight</i>) ou acima de 400 pés e todos Classe 2; 3) Aprimoramento no sistema que relaciona as características de operação previstas nos regulamentos da ANAC aos respectivos requisitos e meios de demonstração aplicáveis; 4) Melhoria no provimento de informações consistentes dos Operadores Aéreos que estão no escopo de regulação da ANAC; 5) Aumento na produção de conhecimento de inteligência e geração de <i>insights</i> com proporcional aumento de qualidade e confiabilidade de dados.
Gerir o Arcabouço Regulatório e Promover o Acesso a Mercados Internacionais	1) Publicação das normas em formato HTML.	1) Melhoria no formato de disponibilização dos atos expedidos pela ANAC.
Desenvolver Estratégia e Capacidade Institucional	1) Melhorias do Sistema Anac+	1) Aumento na qualidade da gestão da produtividade, especialização de atividades, e das entregas executadas na ANAC, tendo como foco a cultura orientada a resultados, eficiência e efetividade dos serviços prestados pela ANAC.
Gerir Pessoas	1) Contratação de Licenças DISC para Mapeamento Comportamental;	1) Melhoria na gestão de pessoas, por meio dos processos seletivos internos para funções e cargos comissionados, assim como uma ferramenta de conhecimento para gestores na liderança de suas equipes no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil.
Gerenciar Relações Institucionais Internas e Externas	1) Contratação do software de criação de apresentações e vídeos animados; 2) Ferramenta para interação com audiência	1) Maior qualidade aos vídeos institucionais da Agência e, consequentemente, maior clareza e transparência na prestação de informações necessárias; 2) Melhoria nos espaços comunicativos que possibilitem à Agência maior transparência de suas decisões e regulamentações, bem como o aprimoramento da interação com a sociedade, por meio do aperfeiçoamento contínuo dos canais de comunicação da ANAC.

Cadeia De Valor	Principais Iniciativas (Projetos) na Área de TI	Principais Resultados (Benefícios e Impactos)
Gerir Informação e Tecnologia	<p>1) Atualização da Autenticação dos Sistemas Corporativos - Login Único;</p> <p>2) Avaliação de Serviços Digitais;</p> <p>3) Disponibilizar API de envio de dados - diário de bordo digital;</p> <p>4) Criação de API de comunicação com o PGD do ME;</p> <p>5) Migração de Dados de Operador Aéreo;</p> <p>6) Criação de componente em Asp.Net para integração com as APIs de Avaliação de Satisfação do ME;</p> <p>7) Institucionalização do Grupo de Desenvolvedores;</p> <p>8) Elaboração do Plano de Dados Abertos 2023/2024;</p> <p>9) Criação de componente em VB.Net Forms para o Login Único;</p> <p>10) Contratação da nova infra de virtualização contratada (para Data Centers);</p> <p>11) Moving do Data Center do Rio de Janeiro para Brasília;</p> <p>12) Solução de Auditoria de AD e Fileserver - Garantia e Suporte;</p> <p>13) Atualizar a infraestrutura do serviço de banco de dados SQL Server;</p> <p>14) Atender recomendações de Segurança de Sistemas Críticos (SGD/ME - Acórdão 1.889/2020);</p> <p>15) Disponibilização de espaço para gravação de oitivas dos processos da Corregedoria;</p> <p>16) Fazer Testes Aleatórios de Restore;</p>	<p>1) Facilidade na identificação e autenticação dos usuários nos sistemas da ANAC, por meio do fornecimento de um controle de acesso unificado;</p> <p>2) Promoção de uma ampla avaliação dos serviços prestados pela ANAC;</p> <p>3) Aprimoramento no recebimento de dados pela ANAC a partir da adoção dos sistemas eDB, como forma de garantir a irrefutabilidade e a irretratabilidade do dado;</p> <p>4) Melhoria no compartilhamento de informações relativas ao Plano de Gestão Anual da Agência com o Ministério da Economia;</p> <p>5) Aumento na qualidade da gestão e disponibilização de dados sobre o tema;</p> <p>6) Facilidade na execução da ação de avaliação de serviços;</p> <p>7) Maior sinergia e capacidade de desenvolvimento de sistemas na Agência, contribuindo para boa gestão dos dados e sistemas de informação da Agência;</p> <p>8) Transparência dos atos da Agência por meio da previsibilidade de publicação de dados contidos em bases de dados sob a forma de dados abertos</p> <p>9) Facilidade na execução da ação de Login Único;</p> <p>10) Melhoria contínua do ambiente operacional de processamento e sistemas de informação dos <i>Data Centers</i> da ANAC;</p> <p>11) Disponibilidade e integração dos serviços, sistemas e aplicações existentes no <i>Data Center</i> na Sede da ANAC em Brasília, com a possibilidade futura para fornecer alta disponibilidade destes serviços à Agência, aos regulados e a toda sociedade civil.</p> <p>12) Monitoramento de acessos aos dados armazenados, gerenciamento e auditoria do repositório de usuários e e-mails e ações proativas em casos de incidentes de segurança cibernética, ataque de <i>malwares</i> ou até identificação de acessos indevidos de usuários internos mal-intencionados;</p> <p>13) Melhoria na infraestrutura a ser disponibilizada para o desenvolvimento de sistemas e dos serviços sustentados na Agência, aprimorando o ambiente fornecido;</p> <p>14) Conformidade com as medidas consideradas básicas conforme Programa de Privacidade e Segurança da Informação estabelecido pela SGD/ME, sendo temáticas relacionadas a privacidade e segurança da informação no âmbito dos sistemas críticos;</p> <p>15) Evolução do processo de execução de oitivas, aprimorando o serviço realizado;</p> <p>16) Restauração mais rápida e minimização de danos em caso de perda de dados;</p>

Cadeia De Valor	Principais Iniciativas (Projetos) na Área de TI	Principais Resultados (Benefícios e Impactos)
Gerir Informação e Tecnologia	<p>17) Formalizar processo de Gestão de incidentes de segurança da informação (ETIR - Decreto n 10.748);</p> <p>18) Mapeamento de ativos de TI;</p> <p>19) Implantar o servidor do eccairs em produção;</p> <p>20) Migração da produção - fase 3;</p> <p>21) Preparação da infraestrutura de TI para a nova RRRJ;</p> <p>22) Aquisição de Banco de Preços;</p> <p>23) Aquisição de aplicativo de edição de documentos em formato .pdf;</p> <p>24) Contratação de empresa de apoio à gestão;</p> <p>25) Aquisição licenças de planejamento visual e colaborativo 2022;</p> <p>26) Licença Apple Store 2022;</p> <p>27) Contratação de serviço – SERPRO - Webservice Infoconv;</p> <p>28) Licenças de Ferramenta de Tradução de Textos;</p> <p>29) Contratação de empresa para mensuração de software.</p>	<p>17) Atendimento das diretrizes estabelecidas no decreto 10.748, de 16 de julho de 2021 para definir e implantar o processo de gestão de incidentes de segurança da informação na ANAC;</p> <p>18) Melhoria na disponibilização de Informações e dados sobre os ativos de TI para os técnicos, analistas e gestores de TI da ANAC, de maneira simples e centralizada;</p> <p>19) Disponibilização para uso de um ambiente oficial de coleta, pelas autoridades do Sistema de Aviação Civil, das notificações obrigatórias relativas aos dados de segurança operacional dos entes regulados pela ANAC e pelo DECEA;</p> <p>20) Principais serviços de TI da ANAC migrados para o site principal em Brasília proporcionando melhoria e segurança na gestão;</p> <p>21) Realocação dos equipamentos e reconfiguração necessária dos demais recursos de Tecnologia da Informação (TI) que atendem aos usuários no novo endereço da Representação Regional do Rio de Janeiro;</p> <p>22) Agilidade nos procedimentos de contratação e aquisição de soluções para a Agência;</p> <p>23) Melhorias no processo correcional da Agência;</p> <p>24) Ganho de produtividade, aumento o desempenho das entregas e soluções de TI à Agência;</p> <p>25) Melhor gestão, mais economia e maior efetividade nas iniciativas do portfólio de iniciativas estratégicas da Agência;</p> <p>26) Continuidade dos serviços de publicação e distribuição de aplicativos móveis para dispositivos em Sistema Operacional iOS;</p> <p>27) Manutenção do serviço Webservice Infoconv de acesso/consulta na Base de Dados de CPF/CNPJ da Receita Federal;</p> <p>28) Manutenção do serviço realizado de traduções do inglês para o português de documentos variados, de interesse da Agência, e Anexos e outros documentos publicados pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), visando fornecer assistência a países lusófonos;</p> <p>29) Aprimoramento na gestão e desenvolvimento de sistemas da Agência.</p>
Administrar Orçamento, Finanças e Logística	<p>1) Implantação da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil do programa Voo Simples - fases 1 e 2;</p> <p>2) Manutenções Evolutivas SIGEC.</p>	<p>1) Adequação dos diversos sistemas internos, de forma a atender a nova tabela da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC) e com o objetivo de desburocratizar e modernizar a aviação civil;</p> <p>2) Novos meios de pagamento mais rápidos e mais flexíveis oferecidos ao regulado para o pagamento de débitos e taxas, além de alinhar a ANAC às soluções do Governo Federal e do sistema bancário brasileiro.</p>

