

AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL
Solicitação para realização de concurso público
Proposta do solicitante

Maior/2023

1. Histórico

Data da Operação	Operação	Usuário / CPF	Órgão do Usuário	Justificativa
02/05/2023 às 16:55	Criada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
04/05/2023 às 18:00	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
09/05/2023 às 16:17	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
09/05/2023 às 17:32	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
09/05/2023 às 17:32	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
09/05/2023 às 17:33	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
12/05/2023 às 16:56	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
12/05/2023 às 18:41	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
12/05/2023 às 18:42	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
12/05/2023 às 18:55	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
12/05/2023 às 19:03	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	

15/05/2023 às 10:25	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
15/05/2023 às 10:48	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
15/05/2023 às 10:54	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
15/05/2023 às 11:11	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
15/05/2023 às 11:28	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
15/05/2023 às 11:47	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
15/05/2023 às 12:07	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
15/05/2023 às 12:22	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
15/05/2023 às 13:40	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	
15/05/2023 às 13:46	Alterada	FABIANE FERNANDES DA SILVA / 828.710.601-00	AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	

2. Caracterização

Dados Solicitação

Número da Solicitação: 413-2023

Número do Processo (NUP) - órgão solicitante: 00058.026681/2023-75

Número do Processo (NUP) - órgão setorial:

Número do Processo (NUP) - órgão central:

Data de Criação da Solicitação: 02/05/2023

Situação: Em elaboração

Nessa Situação Desde: 02/05/2023

Órgão ou Entidade Solicitante: AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL

Cargos Solicitados

Cargo	NE / Carreira/Plano	Remuneração (R\$)	Quantidade de Vagas	
			Disponíveis	Propostas
ANALISTA ADMINISTRATIVO	NS / CARGOS DAS AGENCIAS REGULADOR AS	15,050.25	No Órgão: 0 Na APF: NPR	Solicitante 62
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL	NS / CARGOS DAS AGENCIAS REGULADOR AS	16,413.35	No Órgão: 0 Na APF: NPR	Solicitante 144
TÉCNICO EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL	NI / CARGOS DAS AGENCIAS REGULADOR AS	8,053.32	No Órgão: 0 Na APF: NPR	Solicitante 50
Total				Solicitante 256

Legenda:

NE – Nível de Escolaridade

NS – Nível Superior

NI – Nível Intermediário

NA – Nível Auxiliar

APF – Administração Pública Federal

NPR – Não Permite Redistribuição

3. Proposta do Órgão Solicitante – ANAC

3.1 Análise Técnica

(A) Identifique, de forma sucinta, as principais competências institucionais/legais do órgão/entidade e a sua previsão legal.

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), uma das agências reguladoras federais do País, foi criada por meio da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil, observadas as orientações, diretrizes e políticas do Governo Federal, especialmente no que se refere a: representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil; o estabelecimento do modelo de concessão de infraestrutura aeroportuária, a ser submetido ao Presidente da República; a outorga de serviços aéreos; a suplementação de recursos para aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico; e a aplicabilidade do instituto da concessão ou da permissão na exploração comercial de serviços aéreos. Instituída em 2005, a ANAC começou a atuar em 20 de março de 2006, a partir da publicação do Decreto nº 5.731, de 2006, substituindo o extinto Departamento de Aviação Civil (DAC) como autoridade de aviação civil e órgão regulador do transporte aéreo no país. É uma autarquia federal de regime especial, vinculada ao Ministério da Infraestrutura. Essas são, portanto, as duas principais normas que definem o limite de atuação da ANAC, pois dispõem sobre assuntos como competências e estrutura organizacional. Outro instrumento legal de extrema relevância para a atuação desta Agência é a Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, conhecida como a Lei Geral das Agências Reguladoras, que dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras. Por fim, em âmbito interno, tem-se o Regimento Interno, disciplinado pela Resolução ANAC nº 381, de 14 de junho de 2016. Dentre as competências da Agência, instituídas no art. 8º da Lei nº 11.182/2005, destacam-se: Negociar os acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional; Emitir regras sobre segurança aérea aeroportuária e a bordo de aeronaves civis; Conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária; Estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária; Fiscalizar serviços aéreos e aeronaves civis; Certificar e emitir as licenças e habilitações dos profissionais da aviação civil; Autorizar, regular e fiscalizar atividades de aeroclubes e escolas e cursos de aviação civil; Administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB); Emitir certificados de aeronavegabilidade, atestando aeronaves, produtos e processos aeronáuticos e oficinas de manutenção; Homologar, registrar e cadastrar os aeródromos; Reprimir infrações às normas do setor, inclusive quanto aos direitos dos usuários, aplicando as sanções cabíveis. A Agência atua para promover a segurança da aviação civil e para estimular a concorrência e a melhoria da prestação dos serviços no setor. O trabalho da ANAC consiste em elaborar normas, certificar empresas, oficinas, escolas, profissionais da aviação civil, aeródromos e aeroportos e fiscalizar as operações de aeronaves, de empresas aéreas, de aeroportos e de profissionais do setor e de aeroportos, com foco na segurança e na qualidade do transporte aéreo.

(B) Relacione os macroprocessos pelos quais exerce suas competências institucionais/legais e os produtos gerados ou serviços prestados (ou seja, a saída dos macroprocessos).

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. São eles: M1 - Zelar pelo cumprimento dos regulamentos e normas de segurança; M2 - Acompanhar os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária; M3 - Monitorar informações sobre o setor; M4 - Permitir a atuação no setor de aviação civil; M5 - Gerir o arcabouço regulatório e promover o

acesso a mercados internacionais; M6 - Desenvolver estratégia e capacidade organizacional; M7 - Gerir pessoas; M8 - Gerenciar relações institucionais internas e externas; M9 - Gerir informação e tecnologia; e M10 - Administrar orçamento, finanças e logística. Os resultados dos Macroprocessos podem ser acessados no Anexo 2 - Resultados: Metas Estratégicas por Macroprocesso do RELATÓRIO DE GESTÃO E ATIVIDADES 2022, disponível em <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/relatorios-de-atividades>

(C) Relacione as medidas adotadas ou em processo de implantação para modernizar os processos de trabalho (exemplo: processo eletrônico digital).

O ano de 2022 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 relicitação. 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). 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. Ao longo do ano de 2022, num constante exercício de adequação, arejamento e modernização dos contratos de concessão aeroportuária, também 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. Ademais, as principais iniciativas na área de TI e seus resultados podem ser acessados no Anexo 3 do RELATÓRIO DE GESTÃO E ATIVIDADES 2022, disponível em [https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/relatorios-de-atividadesAnexo 3](https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/relatorios-de-atividadesAnexo3) ;

(D) Relacione resultados e/ou metas estabelecidos e informe qual é a situação atual em relação a esses objetivos.

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. 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. 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 passou por movimentações ao longo do exercício. 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. Nas tabelas contidas nos Anexos 1 e 2 do RELATÓRIO DE GESTÃO E ATIVIDADES 2022 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, disponível em <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/relatorios-de-atividades> 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. 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. 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. 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. Destaca-se também que decisões tomadas na 41ª 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.

(E) Demonstre o alinhamento dos resultados e/ou metas com o Plano Plurianual.

A ANAC, como agência reguladora, tem a finalidade de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária 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), a Política Nacional de Transportes *PNT* (2018), o Plano Aeroviário Nacional *PAN* (2018), o Plano Nacional de Logística *PNL 2035* (2021), o Plano Estratégico do Ministério da Infraestrutura (2019) e com a Estratégia Federal de Desenvolvimento para o Brasil *EFD* (2020 - 2031).

(F) Relacione as medidas adotadas no sentido de otimizar a alocação do quadro efetivo de servidores.

Desde janeiro de 2017, a ANAC, por meio da sua Superintendência de Gestão Pessoas, organiza e coordena, conforme necessidades das unidades organizacionais internas, seleções para os seus servidores dos quadros efetivos (Especialista em Regulação de Aviação Civil, Analista Administrativo, Técnico em Regulação de Aviação Civil e Técnico Administrativo) ou específico ou das Carreiras da área de Ciência e Tecnologia da Agência, conforme perfil desejado, constituído pelas qualificações técnicas e comportamentais necessárias ao exercício das atividades. A realização de Processos Seletivos para ocupação de vagas ou de cargos comissionados, técnicos e gerenciais, na ANAC, tem por finalidade o alcance dos objetivos estratégicos da Agência, por meio do fortalecimento e reconhecimento do servidor, permitindo a promoção da meritocracia e contribuindo para o desenvolvimento de competências individuais dos servidores, retenção do

conhecimento e de seus talentos, movimentação interna com o objetivo de suprir demandas específicas de recursos humanos e o aprimoramento da gestão interna e promoção da qualidade de vida no trabalho. Concomitante, a ANAC tem buscado reforçar o seu quadro de pessoal por meio da Portaria SEDGG/ME nº 8.471, de 26 de setembro de 2022, publicada pelo Ministério da Economia, que dispõe sobre a alteração de exercício de agentes públicos federais para composição da força de trabalho, de que trata o § 7º do art. 93 da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, e o Decreto nº 10.835, de 14 de outubro de 2021. O objetivo desta norma é fomentar a lotação ou o exercício de servidor ou empregado público federal em órgão ou entidade distinto daquele a que está vinculado, com o propósito de permitir mobilidade, desenvolvimento profissional e eficiência no planejamento da força de trabalho. Já foram realizados mais de 105 processos seletivos, dentre esses 55 foram para alterações e exercício (sem cargo comissionado), 49 para cargos comissionados e 7 indicações para a OACI. Somente em 2022, foram realizados 61 processos seletivos, sendo 48 para movimentações internas/alteração de exercício, sem cargo; 13 para cargos comissionados e 1 indicação para a OACI. 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. Como 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. Destaca-se também a nova estrutura da Agência que entrou em vigor em 16 de outubro de 2020, por meio da Resolução nº 581, de 21 de agosto de 2020, promovendo uma série de mudanças em seu regimento interno, incluindo a reorganização do processo de aeronavegabilidade continuada, mudanças nas competências da Assessoria Internacional que passa a ser denominada Assessoria Internacional e de Meio Ambiente e a criação da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL), focada na certificação do

peçoal de aviação civil e em organizações de formação. Dessa forma, a SPL abarcará processos que antes pertenciam às Superintendências de Padrões Operacionais (SPO), de Aeronavegabilidade (SAR) e de Infraestrutura Aeroportuária (SIA). A reestruturação teve como principal objetivo colocar o foco do processo de certificação no usuário, buscando a otimização dos recursos e fortalecendo uma visão voltada para o regulado. A Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL) foi criada para abrigar todos os processos relacionados à certificação de pessoal atualmente distribuídos entre diversas áreas. Em resumo, a nova área coordenará processos como a regulação das organizações de instrução; licença de pessoal; os processos de certificação da vigilância continuada de simuladores de voo para treinamento de tripulantes; padrões operacionais e proficiência linguística para pilotos; avaliação de médicos e clínicas credenciadas, além dos centros de treinamentos e simuladores de voo. Além disso, a nova unidade organizacional será responsável por processos de certificação de centros de instrução AVSEC e de organizações especializadas em treinamento OE-SESCINC e pela formação e habilitação de pessoal autorizado para manutenção de aeronaves. Com a criação de uma área específica para os processos de pessoal, a SPO passou a ter o seu foco voltado aos operadores aéreos, desde as operações até a manutenção, sendo responsável agora pela certificação de oficinas. Já a SAR permanece especializada na certificação de produtos aeronáuticos. Diante da relevância da agenda de meio ambiente para a aviação civil, a Assessoria Internacional recebeu novas competências e terá sua nomenclatura alterada, passando a ser denominada Assessoria Internacional e Meio Ambiente. Dentre as novas funções assumidas pela Assessoria estão a coordenação da atuação da ANAC em organismos, fóruns e comitês relacionados ao meio ambiente; a proposição de atos normativos relacionados à gestão ambiental, além da implementação das recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) relativas ao tema, sempre em coordenação com as demais unidades da Agência. Complementando a estrutura de coordenação do tema, foram passadas para a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) competências referentes ao Esquema de Compensação e Redução das Emissões de CO2 da Aviação Internacional (CORSIA).

(G) Informe a distribuição dos servidores do quadro efetivo segundo as unidades descentralizadas, caso as tenha, nos níveis local, regional ou na sede.

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 (NURACs). Essas unidades realizam atividades como a prestação de serviços a aeronautas e a proprietários de aeronaves, o agendamento e a realização de provas, a atualização de seguros e licença de estação. Os inspetores de aviação civil que atuam nos NURACs também são responsáveis por fiscalizações de rampa (operacional), de aeronavegabilidade e da prestação dos serviços oferecidos pelas empresas aéreas. Ao todo, a ANAC está representada por meio dos seus NURACs em 12 cidades: Brasília/DF; Belo Horizonte/MG; São Paulo/SP; Curitiba/PR; Fortaleza/CE; Rio de Janeiro/RJ; Manaus/AM; Porto Alegre/RS; Recife/PE; Salvador/BA; Campinas/SP; e Vitória/ES. A força de trabalho da ANAC está dividida conforme abaixo (número de servidores): Brasília/DF: 659; São Paulo/SP: 233; Rio de Janeiro/RJ: 238; Recife/PE: 19; Porto Alegre/RS: 24; Belo Horizonte/MG: 13; Curitiba/PR: 10; Salvador/BA: 9; Manaus/AM: 6; Fortaleza/CE: 6; Vitória/ES: 3.

(H) Justifique para onde serão distribuídos os cargos previstos nesta solicitação.

Por meio do Projeto Prioritário Regionalização, intitulado Regionalização - Visão de Futuro da Agência Nacional de Aviação Civil, realizado em 2018, foi possível estudar questões como quais

tipos de atividades da Agência deveriam ser realizadas nos escritórios centrais e quais de forma descentralizada, a distribuição geográfica dos servidores da ANAC, qual o perfil do servidor requerido para as atividades descentralizadas, como capacitar os servidores para exercer essas funções, que tipo de estruturação organizacional atende a esses requisitos, qual o modelo de relacionamento entre as diversas áreas envolvidas no atendimento aos interesses do setor, dentre outras. Este documento teve por objetivos explorar os principais aspectos técnicos relacionados à dispersão geográfica do setor, abordar as principais opções estratégicas a serem analisadas, e dar transparência à opção estratégica estabelecida pela Diretoria da ANAC com relação a como abordar, no longo prazo, essa questão. Dessa forma, este documento serviu também para divulgar uma visão de futuro elaborada pela ANAC, que orienta as decisões que tenham impacto na maneira como a Agência lida com o desafio da dispersão geográfica do setor por ela regulado. Neste contexto, a existência de uma alta demanda por serviços da Agência por parte de segmentos específicos da aviação associada à presença de polos de concentração geográfica dos regulados que compõem esses segmentos (como é o caso dos operadores aéreos 121 e os detentores de projeto, conforme demonstrado) indicaram que a Agência pode valer-se de uma atuação próxima a esse público de forma a cumprir com sua missão com maior eficiência. Diante deste cenário, sugeriu-se a adoção de diretrizes que estabeleçam: - A representação regional de São Paulo como unidade da ANAC a partir da qual preferencialmente serão conduzidos os processos relacionados aos Operadores 121; e - A representação regional de São José dos Campos como unidade da ANAC a partir da qual preferencialmente serão conduzidos os processos relacionados aos Detentores de Projeto, Organizações de Produção e Fabricantes de Embalagens. Com o objetivo de construir essa visão de futuro, foi elaborado o modelo de otimização logística que entrega como resultado a configuração da Agência que otimiza os custos relacionados às instalações físicas das unidades e os custos associados às diárias e passagens para execução das atividades finalísticas junto aos regulados. Entretanto, é sabido que não são apenas os custos diretos e indiretos associados à disposição geográfica das unidades os únicos fatores que devem ser considerados no momento da definição da estrutura de um negócio, já que notadamente tanto modelos centralizados quanto descentralizados apresentam inerentemente vantagens e desvantagens. Os demais critérios utilizados discutiram também sobre condições de contorno e avaliação de possíveis cenários de otimização logística. Com a metodologia adotada, o cenário que se apresentou como o ideal do ponto de vista da otimização matemática é o de um conjunto de 12 (doze) cidades nas quais a ANAC deve ter representações que abrigue servidores generalistas. Considerando a incerteza com relação aos custos de instalações praticados pela Agência, devido à grande variabilidade nos custos observados, optou-se por um cenário mais conservador, no qual se considerou os custos de instalações maiores do que a média calculada. O resultado dessa análise apontou para uma redução na quantidade de localidades, caindo de 12 para 7 cidades. Considerando-se duas variáveis, quais sejam, o quantitativo de servidores e a realização de provas na localidade, entendeu-se como mais viável para a correta implementação do modelo o seguinte faseamento: - NURAC a serem desativados no horizonte de um ano: aqueles que possuem baixo quantitativo de servidores e não realizam exames para pilotos: Cuiabá, Macaé, Macapá, Natal e Porto Velho. - NURAC a serem desativados no horizonte de dois anos: aqueles que possuem baixo quantitativo de servidores, mas realizam exames para pilotos: Belém e Campo Grande. - NURAC a serem desativados no horizonte de cinco anos: aqueles que possuem médio quantitativo de servidores: Vitória e Fortaleza - NURAC a serem desativados no horizonte de dez anos: aqueles que possuem quantitativo maior de servidores: Curitiba, Viracopos e Salvador. Dentre as ações que devem ser implementadas em um horizonte de médio e longo prazo estão previstas a desativação de alguns NURAC, conforme já mencionado, a adequação de infraestrutura nas

localidades em que se fizer necessário, a implementação de um modelo de gestão entre a Superintendência de Ação Fiscal (SFI) e as superintendências finalísticas, a criação de uma trilha de capacitação para os servidores das NURAC, revisão dos processos finalísticos e o direcionamento de concursos públicos e concursos de remoção interna. Por sua vez, o modelo desenvolvido que levou à elaboração da visão de futuro ancorou-se na diferenciação entre as atividades desenvolvidas pelas unidades centrais (sede e representações regionais) e nas pontas (NURAC). O perfil de servidor mais generalista ficou mais associado às atividades desenvolvidas pelos NURAC ao passo que a sede e representações regionais abrigam servidores de perfil mais especialista. Por fim, o estudo recomendou que a ANAC adotasse as seguintes diretrizes: - O perfil generalista é o mais aderente à execução das tarefas descentralizadas de caráter finalístico executadas pelos NURAC e, portanto, constitui o perfil mais adequado para a ocupação das vagas nas referidas localidades; - A preferência de ocupação das vagas nos núcleos regionais por servidores Técnicos em Regulação, em virtude da maior adequação ao perfil generalista; - A necessidade de o servidor possuir prerrogativas de fiscalização, conforme estabelecido na IN 101/2016, para pleitear a ocupação das vagas nos NURAC que demandem a execução das tarefas descentralizadas de caráter finalístico. Para apoiar o resultado do Projeto Prioritário Regionalização, intitulado Regionalização - Visão de Futuro da Agência Nacional de Aviação Civil, a ANAC editou duas normas: - a Instrução Normativa nº 132, de 30 de novembro de 2018, que classifica, para fins de estruturação administrativa, as Unidades Administrativas Regionais da ANAC, estabelecendo dentre outras diretrizes o prazo de transição para a desativação das atividades dos NURACs e a remoção dos servidores das unidades extintas ou o prazo para a instalação da estrutura mínima e disponibilização às unidades criadas; e - a Portaria nº 3.695, de 3 de dezembro de 2018, a qual extingue e renomeia Núcleos Regionais de Aviação Civil - NURACs e apresenta em seu anexo o quantitativo ideal de servidores lotados na SFI por NURAC. Diante desta previsão de lotação e considerando que ainda restam alguns NURACs para serem fechados, os cargos efetivos solicitados serão distribuídos na sede, em Brasília/DF.

(I) Explícite os parâmetros ou critérios adotados para dimensionar a proposta.

Em 2012, a ANAC realizou um Dimensionamento de Recursos Humanos aonde o resultado indicou como déficit atual à época de 773 servidores (564: Carreira de Regulação e Fiscalização de Aviação Civil; e 209 de Suporte à Regulação e Fiscalização da Aviação Civil) e 812 no futuro. Para as áreas finalísticas, foram adotados os seguintes parâmetros e/ou critérios para o estudo: atribuições/Produtos; Descrição da atividade; Produção exigida à época (legal ou técnica); Histórico da produção a partir de 2007; Efeito / impacto de produção menor que a ideal; Critérios para avaliação da carga x capacidade de trabalho; Dimensionamento da equipe ideal para a quantidade a ser produzida; Número de pessoas efetivamente disponíveis para a atividade; e Projeção. As áreas meio variaram conforme as unidades organizacionais. As áreas de Administração e Finanças e de Planejamento Institucional, dimensionaram baseando-se nas Atribuições/Produtos; Equipe disponível (A); Equipe Ideal (B); Déficit Atual ($C=B-A$); Necessidades de RH futura (D); e Déficit consolidado (atual+futuro) $E = (C+D)$. A Tecnologia da Informação pautou-se em Atividades; Descrição dessa Atividade; Descrição do Indicador; Valor do Indicador; Recursos Necessários; Recursos Atuais; e a Diferença. Adicionalmente, em 2018, a ANAC aprimorou os seus estudos da força de trabalho por meio do Projeto Prioritário Regionalização, intitulado Regionalização - Visão de Futuro da Agência Nacional de Aviação Civil. Fundamentalmente, buscou-se construir um modelo de otimização logística, que identificasse todas as atividades que deveriam ser realizadas pela Agência fora de seus escritórios e, assumindo como premissa a execução de 100% dessas atividades, entregasse como resultado a localização ideal para as representações da Agência que

minimizariam os custos associados às instalações físicas dessas unidades e os custos relacionados aos deslocamentos de servidores para a realização das atividades previstas para ocorrerem fora das sedes. Ou seja, os gastos objeto da otimização são aqueles relacionados à instalação e manutenção das unidades regionais e aqueles associados a diárias e passagens para os servidores executarem as atividades in loco relacionadas aos macroprocessos de certificação e fiscalização. O modelo foi elaborado destacando-se as entradas (Demanda por Atividades; Mapa de Regulados; Custo das Instalações; Matriz de Custo de Deslocamento); as saídas (Atividades de Execução Descentralizada; Posicionamento Ideal da Sede; Perfil e Quadro Ideal por Unidade; e Otimização de Recursos); as diretrizes estratégicas consideradas (Cumprimento da missão institucional; Modelo de atuação da Agência; Otimização dos processos de fiscalização; Racionalização de Recursos; Otimização da racionalização da força de trabalho); e as restrições impostas à lógica de otimização (Fixação de sedes; Quantitativo de servidores fixado em Lei; Atividades generalistas e especialistas. Para a ANAC conformar suas condições de funcionamento e o desempenho de suas competências institucionais, assim como para alcançar os resultados relativos à regulação e fiscalização das atividades de aviação civil e infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, necessita adequar sua força de trabalho, por meio de concurso público para provimento dos cargos do quadro de pessoal efetivo. Em dezembro de 2018, a Agência contava com 1519 servidores, distribuídos entre efetivos, sem vínculo, cedidos, requisitados e exercício descentralizado, e requisitado de outros órgãos. Nota-se uma queda progressiva na evolução da força de trabalho total, que atualmente, contabiliza 1.382. Somam-se a essas perdas, a projeção de aposentadoria no período entre 2023 a 2028, em torno de 246 saídas. De acordo com o módulo Seleção de Pessoas do Sigepe, a ANAC dispõe ainda de 557 vagas em aberto. No período de 2018 até o momento, a ANAC perdeu 256 servidores, em sua maioria por posse em outro cargo inacumulável e aposentadorias. Ressalta-se que esse número aumenta significativamente com a projeção de aposentadorias, no período entre 2023 a 2028, de 246 saídas. Embora a ANAC disponha ainda desses 557 cargos para provimento, a solicitação de autorização para a realização de concurso visa a recomposição dessa força de trabalho, de acordo com a distribuição demonstrada abaixo, e formação de cadastro de reserva: Analista Administrativo: 62 Especialista em Regulação de Aviação Civil: 144 Técnico em Regulação de Aviação Civil: 50

(J) Outras informações não incluídas nos itens anteriores.

Para que a ANAC continue a cumprir com a sua finalidade precípua, qual seja, a de promover a segurança e o aprimoramento da aviação civil brasileira, é iminente que se adote ações necessárias com o objetivo de sanar a escassez da força de trabalho e promover a continuidade do fortalecimento institucional da Agência, como resposta frente aos desafios e ações futuras assumidos junto a sociedade brasileira. Além das novas concessões, está previsto para 2023, a pedido da Concessionária RioGaleão, sob argumento de incapacidade de cumprir o contrato de concessão sob as premissas originalmente estabelecidas, 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 desta 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. Também passam por processos de relicitação os aeroportos de São Gonçalo do Amarante, em Natal (RN), e de Viracopos, em Campinas (SP). 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 9 pleitos de reequilíbrio dos aeroportos de Guarulhos, Brasília, Fortaleza, Porto Alegre, Confins, Salvador, Natal, Galeão e o Bloco Nordeste. 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 desses pleitos, foram ainda analisados os pleitos de reequilíbrio referentes aos prejuízos causados pela pandemia em 2021, para os aeroportos de Brasília, Confins, Natal, Bloco Centro-Oeste, Galeão, Florianópolis, Bloco Nordeste e Bloco Sudeste. Ato contínuo, foi analisado o pleito de reequilíbrio do Bloco Sudeste referente aos prejuízos causados pela pandemia em 2020. E, conforme já exposto, ratifica-se que, apesar dos esforços de modernização de gestão e de processos com foco na simplificação, a ANAC passa por uma situação de defasagem de recursos humanos e aumento de atribuições, o qual, inclusive, se acentuará nos próximos anos, em decorrência das novas concessões, do desenvolvimento da aviação regional e do próprio crescimento natural do setor de aviação civil. Faz-se necessário, assim, adequar sua força de trabalho, por meio de concurso público para provimento dos cargos do Quadro de Pessoal Efetivo, com o objetivo de apoiar a transformação que tem sido implementada pela Agência, assim como para alcançar os resultados relativos à regulação e fiscalização das atividades de aviação civil e infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

3.2 Análise de Impacto Orçamentário

Cargo	NE	Remuneração (R\$)	Qtde. de Vagas	Estimativa de Provimento	FIN	Impacto Orçamentário (R\$)
ANALISTA ADMINISTRATIVO	NS	15,050.25	62	Jun / 2024	REP	2024: 8,365,902.03 2025: 14,649,474.45 2026: 14,649,474.45
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL	NS	16,413.35	144	Jun / 2024	REP	2024: 21,045,510.27 2025: 36,857,979.99 2026: 36,857,979.99
TÉCNICO EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL	NI	8,053.32	50	Jun / 2024	REP	2024: 3,868,187.33 2025: 6,764,058.07 2026: 6,764,058.07
Total			256	-	-	2024: 33,279,599.63 2025: 58,271,512.51 2026: 58,271,512.51

Legenda dos dados gerais: NE – Nível de Escolaridade NS – Nível Superior NI – Nível Intermediário NA – Nível Auxiliar	Legenda da análise do órgão central: FIN - Finalidade AMP - Ampliação de pessoal REP - Reposição de pessoal SUB - Substituição de terceirizados NÃO - Não classificado
---	---

Impacto Orçamentário Total – Ano: 2024				
Finalidade	Qtde. de Vagas	Impacto em 2024 (R\$)	Impacto em 2025 (R\$)	Impacto em 2026 (R\$)
Substituição de terceirizados	0	0.00	0.00	0.00
Reposição de pessoal	256	33,279,599.63	58,271,512.51	58,271,512.51
Ampliação de pessoal	0	0.00	0.00	0.00
Não Classificado	0	0.00	0.00	0.00
Total	256	33,279,599.63	58,271,512.51	58,271,512.51