

Estudo Técnico Preliminar 51/2024

1. Informações Básicas

Número do processo: 00058.035203/2023-56

2. Descrição da necessidade

A exploração da infraestrutura aeroportuária é definida no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86), ocorrendo diretamente pela União; por empresa pública federal; por meio de convênio com Estados e Municípios; ou por concessão ou autorização.

Historicamente, a atividade relativa à exploração de infraestruturas aeroportuárias no país foi conferida originariamente à União, competência que se mantém na Constituição Federal (art. 21, XII, c). No entanto, em razão da extensão do território brasileiro, da existência de interesses locais e como opção estratégica para gerir recursos públicos, a União vem delegando, há várias décadas, a exploração de unidades aeroportuárias também a Estados, Distrito Federal e Municípios, mediante a celebração de Convênios de Delegação, conforme previsto no art. 36, III, do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA (Lei nº 7.565/86).

Em que pesem as iniciativas estatais relacionadas à profissionalização do setor aeroportuário envolvam principalmente o estabelecimento de empresa pública especializada em administrar aeroportos, como é o caso da Infraero e, mais recentemente, a utilização do instrumento da concessão de aeroportos à iniciativa privada, a realidade é que a grande maioria dos aeródromos brasileiros são administrados por Municípios e Estados, conforme termos de convênio firmados com a Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos. Conforme cadastro de aeródromos da Anac, hoje existem 505 aeródromos públicos no Brasil^[1], sendo que apenas 60 estão concedidos, em processo de concessão federal ou são geridos pela Infraero. Todos os demais 440 aeródromos brasileiros são administrados por Municípios ou Estados.

A gestão de aeródromos é uma atividade complexa que requer um alto nível de profissionalismo, conhecimento técnico e coordenação eficaz para garantir a segurança das operações aéreas e a eficiência dos serviços prestados. Embora alguns Estados e Municípios tenham buscado formas mais avançadas de gestão para seus aeródromos, muitas vezes através da criação de estruturas especializadas ou da contratação de empresas especializadas em administração aeroportuária, ainda é comum observar um significativo despreparo técnico entre as pessoas encarregadas da administração de aeródromos dentro desses entes, a começar pelos próprios prefeitos e secretários municipais ou dos Estados.

Um dos principais desafios enfrentados é a falta de conhecimento básico sobre as regulamentações e normas de aviação civil, que são cruciais para garantir a segurança das operações aéreas. A gestão de aeródromos envolve uma ampla gama de responsabilidades, desde o planejamento e manutenção da infraestrutura até a coordenação relativa ao tráfego aéreo, segurança contra atos de interferência ilícita, entre outros. Pessoas designadas para essas funções precisam compreender e aplicar normas nacionais para garantir que todas as operações ocorram de maneira segura e eficiente. Além disso, a gestão de aeródromos também requer habilidades administrativas, financeiras e de gestão de recursos humanos. A operação de um aeródromo envolve a coordenação de diversos agentes, incluindo operadores aéreos, a própria Anac, a SAC/MPor, Decea, passageiros/usuários e fornecedores. O desconhecimento dessas dinâmicas pode levar a problemas de segurança e a própria continuidade da prestação do serviço público.

Assim, além da especialidade desse profissional, que é um elemento que dificulta a profissionalização da gestão dos aeródromos regionais, importante destacar a dificuldade em manter pessoas qualificadas e devidamente treinadas para a gestão de aeródromos dentro das estruturas municipais e estaduais ante a realidade das mudanças eleitorais frequentes que afetam as administrações públicas. A gestão aeroportuária demanda conhecimento técnico, padronização e continuidade. No entanto, as mudanças nos cargos de liderança devido às eleições podem resultar em descontinuidade na implementação de políticas e na perda de experiência acumulada. A cada nova administração, há o desafio de garantir a retenção de pessoal qualificado ou o recrutamento de novos profissionais competentes, o que geralmente leva à lacunas de conhecimento e afetam negativamente a eficiência e a segurança das operações aeroportuárias. Portanto, a combinação entre a necessidade de pessoal qualificado e as instabilidades resultantes das mudanças eleitorais cria um cenário complexo para a gestão de aeródromos no âmbito municipal e estadual.

É isso que tem sido observado ao longo do tempo pelas áreas técnicas da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, que possuem o dever de fiscalizar e orientar os regulados visando a segurança da aviação civil.

Um dos principais motivadores para o pedido de contratação de treinamento para formar pessoas que estejam aptas a administrar aeroportos regionais resulta da dificuldade atualmente encontrada pela Agência em estabelecer comunicação efetiva com este tipo de regulado, especialmente para fins de fiscalização e orientação. Dados da área de fiscalização de aeródromos da Agência evidenciam que a inabilidade ou dificuldade de estabelecer um contato de qualidade com operadores aeroportuários, principalmente os aeródromos classe I (com menos de 200 mil passageiros processados por ano), gera medidas cautelares por risco presumido. Em 2021, foram emitidas 9 medidas cautelares por risco presumido; em 2022 foram 22; e em 2023, já estamos com 16 medidas cautelares vigentes pela absoluta falta de canal de diálogo com os operadores aeroportuários. Interessante notar que, das 31 medidas cautelares emitidas nos anos de 2021 e 2022, 12 ainda estão vigentes, ou seja, em 12 aeroportos a Anac não consegue estabelecer comunicação efetiva com o operador.

Ano	Nº de medidas cautelares emitidas
2021	9
2022	22
2023	16

Essa falta de resposta ou comunicação por parte dos operadores, que envolve desde coleta básica de informações sobre o aeródromo bem como ciência de suas responsabilidades regulamentares acerca da operação de aeroportos, reside no fato de que, atualmente, não há profissionais com formação adequada para assumirem a função de administrar e/ou apoiar a administração de aeroportos regionais. Para sanar essa problemática, uma das possibilidades é fomentar a formação de pessoal qualificado para assumir a gestão dos aeroportos regionais. Entende-se que com o aumento do nível de consciência sobre os requisitos regulatórios e sobre os mecanismos disponibilizados para efetiva comunicação com o regulado (SEI, página da Agência disponível na internet, e-mails corporativos, entre outros) será possível diminuir o número de cautelares emitidas por risco presumido, devido à falta ou inabilidade do operador em fornecer informações básicas sobre o aeródromo, dado que ausência de resposta por parte do operador muitas vezes é por falta de estruturação do aeroporto e dos órgãos municipais ou estaduais responsáveis pela administração do ente público.

Ademais, propor uma iniciativa de formação como esta que tem como pilar atrair profissionais para o setor aéreo está em consonância com a iniciativa do *Next Generation for Civil Aviation Professionals (NGAP)*, da Organização Internacional de Aviação Civil - OACI, que foi criada em 2009, e tem como objetivo atrair, reter e qualificar profissionais para atuar em diversos postos de trabalho na aviação. Tal iniciativa da OACI surgiu devido à preocupação com a disponibilidade de pessoal para a aviação frente ao crescimento do setor e a fatores como rotatividade, sobretudo para as atividades de menor remuneração, e aposentadorias.

Isto posto, convém mencionar que o projeto em questão está perfeitamente alinhado com o Programa "Asas para Todos", iniciativa de ESG da Anac (*Environmental, Social and Governance*), que se referem a critérios ambientais, sociais e de governança utilizados por empresas e investidores para avaliar o desempenho e o impacto social e ambiental de uma organização. Especialmente na esfera social, a Educação é reconhecida como um poderoso catalisador para a transformação social, não apenas promove a inclusão e a equidade, mas também fortalece os pilares fundamentais de uma sociedade mais sustentável e justa. Assim, espera-se que com esta ação se consiga mitigar as barreiras de entrada ao mercado de trabalho no setor de aviação, a falta de diversidade no setor e a perspectiva de escassez de mão de obra qualificada.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.	Giovano Palma

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

A demanda em tela prevê a contratação de Treinamento sobre Noções de Operação e Gestão de Aeródromos visando a formação inicial e básica de pessoas para atuarem em aeroportos. Essa contratação reflete a elaboração do referido curso com a disponibilização para até 1.000 (mil) alunos.

Assim, o objetivo principal desta contratação é oferecer à sociedade uma capacitação gratuita para atuação em aeródromos regionais, com enfoque nas atividades básicas necessárias à gestão da operação aeroportuária, envolvendo movimentação de passageiros e aeronaves, manutenção da infraestrutura, segurança operacional, proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita e nas ações iniciais de resposta as emergências estabelecidas no Plano de Emergência do Aeroporto e Programa de Segurança Aeroportuária.

Diante disso, a estrutura básica do referido treinamento seria:

- **Público-alvo:** pessoas maiores de 18 anos, que possuam Ensino Médio completo ou em conclusão e que estejam em busca de qualificação profissional. Ressalta-se que o público-alvo deve ser prioritariamente de municípios que possuam aeródromos públicos ou municípios próximos.
- **Formato do evento:** EAD, totalmente autoinstrucional;
- **Carga Horária:** 12 horas;
- **Conteúdo Programático:**

Noções gerais sobre o sistema de aviação civil (Tempo estimado – 10% do total)	Elos do sistema de aviação civil:	Papel de cada um de seus integrantes (Anac, Comaer, SAC, etc), divisão das competências de regulação/fiscalização entre Anac e Comaer; Quem é o operador de aeródromo e seus papéis junto aos entes; Quem o operador de aeródromo deve procurar em relação aos principais assuntos; Não esquecer de mencionar as competências municipais e ambientais, especialmente em relação ao entorno, uso do solo, ocupação urbana, ruído, etc.
Noções gerais sobre aeródromos (Tempo estimado – 20% do total)	O que integra um aeródromo ?	Elementos que compõem o aeródromo/aeroporto (PPD, pátio, terminal de passageiros, cerca patrimonial x cerca operacional, etc); AISWeb, Icao e Iata dos aeródromos; Diferenciar lado terra e lado ar, indicando quais elementos compõem cada um deles, etc; Principais atividades desenvolvidas no aeroporto e os órgãos que podem estar inseridos nele.
	Quando um aeródromo passa a existir e quando deixa de existir?	Processo de cadastro de aeródromos de uso privativo e de uso público, bem como sobre sua publicação aeronáutica; Quem é operador de aeródromo? (necessidade de manter a informação atualizada); Cadastramento do aeródromo e RBAC nº 154 Processo de exclusão do cadastro.
	Diferença entre safety e security	Normas que guiam cada um deles.

Noções gerais sobre a vida do aeródromo e normas envolvidas

(Tempo estimado – 50% do total)

Segurança operacional (<i>safety</i>)	Rememorar o que é <i>safety</i>, sua importância para a aviação civil e que é regido essencialmente pelo RBAC 153 e seu arcabouço complementar (IS e manuais); Dar um panorama sobre o que trata seus principais tópicos e sobre os responsáveis operacionais (referencial: Subparte B do RBAC 153) Aplicabilidade diferenciada dos requisitos (tipo de uso privativo ou público Classe I a IV e tipo de operação aérea).;
Gerenciamento da segurança operacional	O que é SGSO, PGSO e gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional, diferença entre eles e a quem se aplica cada um (referência: Subparte C do 153 e IS's correspondentes); Importante destacar que tudo que acontece na área operacional do aeródromo é norteado pelo gerenciamento da segurança operacional; Abordar principais riscos à segurança operacional (colisão avifauna - gancho para Subparte H), FOD, incursão em pista, excursão de pista).
Operação aeroportuária	Abordar sobre os tópicos da Subparte D do RBAC 153 e seus materiais complementares, em especial: • Necessidade de manter as informações aeronáuticas atualizadas (153.105) – falar do site da Anac, AISWEB, SysAGA, SDIA; • Necessidade de manter PPD livre de obstáculos e mencionar quais obstáculos são aceitos (153.101); • Proteção da área operacional – recomenda-se mencionar só uma vez (em <i>safety</i> ou <i>security</i>) e tratar de maneira integrada seu conteúdo, abordando requisitos do RBAC 107 e 153; • SOCMS – quando é exigido e de que é composto (153.109); • Tratar superficialmente sobre movimentação na área operacional, processamento da aeronave (153.111 a 153.129, exceto 153.115 e 153.127) e de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea (153.127); • Importância do monitoramento, fazendo gancho com gerenciamento da segurança operacional e dicas de como deve ser feito (153.133).
Manutenção aeroportuária	Abordar de maneira geral quais elementos devem ser mantidos e fazer um gancho sobre a necessidade de se manter a integridade dos equipamentos e a sua condição operacional. No caso da PPD, trazer um pouco sobre o 153.103. Não entrar nos requisitos em si pois ficaria muito pesado. Mencionar de maneira geral e onde encontrá-los; Abordar sobre planejamento e execução de obra, incluindo quando há a necessidade de informar e sobre processo de anuência de obra ou serviço de manutenção (153.225 a 153.229).
Resposta à emergência aeroportuária	O que é uma emergência aeroportuária?; Apresentação geral sobre o SREA e sobre os recursos necessários para o atendimento à emergência (citados no 153.303 e detalhados na sequência), bem como quem está envolvido (não limitado a agentes internos ao aeródromo);

	Certificação operacional	O que é certificação operacional e a quem se aplica, mencionando o RBAC 139.
	Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita - AVSEC	Rememorar o que é <i>security</i> , sua importância para a aviação civil e que é regido essencialmente pelo RBAC 107 e seu arcabouço complementar (IS e manuais); Classificação AVSEC e gerenciamento de risco; Quais são as atividades desenvolvidas, especialmente a inspeção de segurança, e quem as desenvolve (profissionais AVSEC e menção à sua habilitação via SPL).
	Aeródromo e seu entorno	Aplicação das leis que regem o uso do solo e o meio ambiente; Plano Diretor (PDIR); Ruído aeronáutico (necessidade de PZR); Risco da fauna;
Aeródromo e a Anac (Tempo estimado – 20% do total)		Comunicação com a Anac (citar site da Anac, os temas da SIA onde indica a área responsável por cada tema, ouvidoria, email, contribuições normativas, etc); Como peticionar processos (SEI, consultar no site as orientações sobre documentos que devem ser peticionados em cada processo); Cursos oferecidos no portal de capacitação da Anac e que são acessíveis ao público externo, bem como onde saber de seminários e outros eventos promovidos pela Anac referente ao tema “aeródromos”.

5. Levantamento de Mercado

Por se tratar de uma temática bem específica considera-se bastante desafiador encontrar alternativas no mercado à contratação que apresentem expertise tanto na elaboração de cursos online quanto possuam o conhecimento necessário de gestão aeroportuária. Na fase de prospecção de possíveis soluções, foi aventada a possibilidade de contratação nos moldes do PROGRAMA DE TREINAMENTO DE PROFISSIONAIS DE AEROPORTOS – TREINAR desenvolvido pela SAC em parceria com a Infraero, bem como uma contratação de pacote completo que envolvesse desenvolvimento do conteúdo, divulgação e assessoria na captação de aluno e oferta do curso em plataforma EAD por uma parceira privada ou pública.

Cabe mencionar que o Programa Treinar possui um foco distinto do aqui proposto, já que seu público alvo são os profissionais ligados à operação ou à gestão de aeródromos de pequeno e médio porte, neste caso a capacitação é focada em pessoas que já estejam no sistema, sendo esses indicados por um aeródromo público, instuição pública detentora da outorga do aeródromo ou instuição pública do setor de aviação civil. Frisa-se também que em virtude do alunos deste curso serem indicados, o adimplimento do contratato dava-se na emissão do certificado. Ademais, em conversas com a SAC, foram-nos relatadas certas dificuldades de gestão do Programa Treinar, especialmente quanto a não conclusão pelos alunos dos cursos ofertados, mesmo com a inclusão da responsabilidade do aeródromo ou ente público do setor de aviação civil responsável pela indicação do candidato de ressarcir à SAC o valor dos recursos despendidos para a matrícula do aluno, gerando alto custo administrativo para os gestores do contrato.

Assim, ao considerarmos que o objetivo deste projeto encabeçado pela SIA é **oferecer à sociedade uma capacitação gratuita para atuação em aeródromos regionais**, nota-se um sentido mais inclusivo, realçando o papel fomentador da Anac na educação no setor de aviação civil, divergindo da proposta do programa Treinar. Assim entende-se que o papel da Agência, neste momento, é disponibilizar uma capacitação para um público geral mais amplo, que poderá ser, em muitos casos, o primeiro contato do aluno com a temática de aviação civil. Isto posto entende-se que a solução que melhor se adequa é a contratação de pacote completo (desenvolvimento do conteúdo, divulgação e assessoria na captação de aluno e oferta do curso em plataforma EAD), devido ao objetivo proposto, bem como à dificuldade de estabelecermos mecanismos eficazes para assegurar que o aluno permaneça até o final da capacitação.

Após pesquisa no mercado chegou-se a fornecedores, a princípio possíveis e factíveis em face da necessidade da Anac, disponíveis no mercado, desconhecendo-se, no momento, qualquer outra alternativa com potencial de atendimento.

Sendo o primeiro a INFRAERO, conforme Proposta Comercial Infraero (SEI nº 9863500), no valor de R\$ 1.449.934,56 (um milhão quatrocentos e quarenta e nove mil, novecentos e trinta e quatro reais e cinquenta e seis reais) para até 12 turmas de até 150 alunos, independente do número de aluno haverá a cobrança do valor total da turma; e o segundo a Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC/RS), conforme Proposta Comercial PUC/RS (SEI nº 10374968), no valor de R\$ 375.000,00 (trezentos e setenta e cinco mil reais), para as primeiras 550 vagas, destas, 50 serão bolsas e 500 contratadas pela Anac.

A proposta da Infraero engloba um público de até 1800 alunos com um custo médio por aluno de R\$ 805,51. Já a proposta da PUC/RS, apresenta para os primeiros 500 alunos um custo de R\$ 750,00, para os demais o custo será de R\$250,00, devendo a Anac adquirir lotes de 100 vagas em cada incremento. Assim, nota-se que a proposta da PUC/RS permite uma maior liberdade e flexibilidade na contratação de serviços, através da possibilidade dos lotes incrementais por demanda, proporcionando uma experiência mais adaptável e eficiente para atender às necessidades específicas.

Em atenção aos requisitos necessários à contratação detalhados no item 4 do presente Estudo Técnico e após levantamento das soluções disponível no mercado, considera-se que a PUC/RS apresenta o melhor custo-benefício para a administração pública, sendo capaz de atender plenamente aos requisitos obrigatórios.

Quanto a notória especialização da instituição, a PUC/RS é pioneira na América do sul no que tange ao ensino da aviação, contando com reconhecido corpo docente e experiência na formação de profissionais da área de aviação. Fundado em 1993 o Curso de Ciências Aeronáuticas da PUC/RS sempre buscou alinhamento com as demandas crescentes e dinâmicas do mercado de trabalho, ajustando sua proposta formativa e quadro docente para trazer os melhores padrões da indústria aeronáutica global para seus/suas alunos/as. Este esforço tem resultado em profissionais amplamente qualificados que hoje são referência em diferentes empresas e continentes.

Ademais, segundo o levantamento da Times Higher Education (THE) World University Rankings 2024, a Universidade foi classificada como a 11º melhor do Brasil, tendo a posição mais alta entre as seis instituições gaúchas que aparecem no ranking – além disso, ocupa o 2º lugar entre as melhores universidades privadas do País. Já na região Sul, ocupa o 3º lugar na posição geral e o primeiro lugar entre as instituições privadas do Sul. Os reconhecimentos alcançados reforçam o compromisso da instituição com a educação, a pesquisa e o desenvolvimento de seu corpo discente. Por fim, ressalta-se que a Agência já pode experimentar os bons serviços da universidade, visto que a PUC/RS em parceria com a Embry Riddle Brasil Educação Aeronáutica já promoveu para Anac o curso de Especialização em Regulamentação Econômica e Infraestrutura Aeronáutica, entre 2020 e 2022, conforme Processo SEI 00058.022634/2020-18.

6. Descrição da solução como um todo

Treinamento sobre Noções de Operação e Gestão de Aeródromos para até 1.000 (mil) alunos, a ser disponibilizado em plataforma on-line e totalmente autoinstrucional, com emissão de certificado após a conclusão. O projeto deverá, portanto, contar com a elaboração do conteúdo da referida capacitação de acordo com o conteúdo programático do item 4.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

A contratação prevê a elaboração do treinamento nos moldes do item 4, para até 1.000 (mil) alunos num período de 12 (doze) meses. O número de mil alunos está relacionado a quantidade de aeródromos públicos existentes no Brasil (atualmente 505), estimando-se dois possíveis alunos por aeródromo e levando-se em consideração que parte desses alunos poderão chegar a não concluir a capacitação. Reconhece-se que esse número é incipiente em virtude da demanda crescente por profissionais qualificados no setor, mas essa iniciativa é a primeira dentro do programa Asa Para Todos com essa temática, a intenção é, que caso se atinja os objetivos propostos, sejam abertas novas turmas e até seja contratada uma capacitação em nível intermediário.

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 500.000,00

O investimento decorrente da prestação dos serviços objeto desta contratação é de **R\$500.000,00 (quinhentos mil reais)**. Sendo que o valor é dividido em: R\$ 375.000,00 (trezentos e setenta e cinco mil reais) para as primeiras 550 (quinhentas e cinquenta) vagas, acima desse montante o valor da vaga será de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais), devendo a Anac adquirir lotes de 100 (cem) vagas em cada incremento do Projeto, conforme Proposta Comercial PUC/RS (SEI nº 10374968).

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

A prestação do serviço é indivisível, pois trata-se de contratação de elaboração de curso, cujos componentes curriculares deverão ser planejados e ministrados de forma integrada e relacionada para que não haja prejuízo aos objetivos dos treinamentos.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Não são previstas contratações correlatas ou interdependentes por parte da Anac.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

O Plano Estratégico 2020-2026 da Anac traz como Objetivo Estratégico nº 4 "Desenvolver a cultura de cooperação e a integração no setor":

Considerando-se a complexidade inerente ao setor de aviação civil, é de extrema relevância o desenvolvimento de uma cultura voltada à cooperação e ao fortalecimento de relações pautadas no diálogo e na transparência, em busca do alcance de objetivos comuns. **A promoção de um sistema cooperativo entre ANAC e regulados é fundamental para a criação de um ambiente favorável para o desenvolvimento seguro e sustentável do setor.** A Agência deve aprimorar seus mecanismos de incentivos voltados ao cumprimento voluntário de requisitos, **promover uma atuação baseada na orientação e na prevenção**, buscar uma fiscalização efetiva com foco em resultados e fortalecer os canais de comunicação com todos os agentes do setor. (grifos nossos)

Além disso, como mencionado anteriormente, a iniciativa encontra-se alinhada com o Programa "Asas para Todos", especialmente na esfera social, visto que a difusão do conhecimento é fator de transformação social. Assim, espera-se que com esta ação se consiga mitigar as barreiras de entrada ao mercado de trabalho no setor de aviação, a falta de diversidade no setor e a perspectiva de escassez de mão de obra qualificada.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

Pretende-se com essa aquisição difundir o conhecimento sobre aviação civil para a população em geral, principalmente em municípios próximos a aeródromos de pequeno porte, formando um banco de profissionais capacitados que possa ser consultado por autoridades municipais responsáveis pela administração de aeródromos, por meio de uma formação gratuita, disponibilizada de forma online e que seja suficientemente abrangente para fazer jus ao desafio de gerar capacidade humana para a gestão dos aeroportos regionais do Brasil. Dessa forma, entende-se que o benefício último seria fornecer à sociedade profissionais minimamente capacitados a atuarem na gestão dos aeródromos.

Reforça-se que a significativa quantidade de aeródromos públicos no Brasil, sua distribuição territorial dispersa e a necessidade do desenvolvimento de uma aviação segura requer profissionais qualificados, fato que vai ao encontro de políticas de geração de emprego e renda no Brasil. Portanto, a Anac propor a formação gratuita de profissionais para o setor atende também as políticas para redução dos alto nível de desemprego no país.

13. Providências a serem Adotadas

O contrato não será executado nas dependências da Anac ou com o uso de sua infraestrutura de TI, então não há necessidade de adequações do ambiente institucional.

14. Possíveis Impactos Ambientais

Não se vislumbra maiores preocupações em relação aos impactos ambientais na execução do contrato.

15. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

15.1. Justificativa da Viabilidade

Por todo o exposto nos itens precedentes, considera-se que a contratação em tela é viável e relevante para o interesse público.

16. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

ISADORA VALLE DE OLIVEIRA PINHA

Equipe de Planejamento da Contratação