



BOLETIM DE PERFORMANCE ATM

2026



Departamento
de Controle do Espaço Aéreo



PERFORMANCE
DO SISCEAB

**BOLETIM DE
PERFORMANCE ATM**
2026



SUMÁRIO EXECUTIVO

O **Boletim de Performance ATM 2026** apresenta uma visão consolidada do desempenho do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), tendo como referência operacional o ano de 2025. O documento reflete o compromisso do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) com a transparência, a gestão orientada por performance e o fortalecimento da tomada de decisão baseada em dados, em consonância com as diretrizes da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

O ano de 2025 foi marcado pela consolidação da expansão da aviação brasileira, que atingiu a marca histórica de aproximadamente 2,95 milhões de pousos e decolagens, evidenciando a robustez do setor e a crescente complexidade do ambiente operacional. Esse cenário reforçou a importância do planejamento integrado, da gestão de capacidade e da atuação coordenada entre todos os atores da Comunidade ATM.

Sob a perspectiva da performance, o SISCEAB demonstrou evolução consistente nos principais domínios operacionais. Os indicadores de previsibilidade mantiveram níveis consistentes de pontualidade, refletindo avanços na coordenação operacional e na integração entre prestadores de serviço e operadores. Observa-se, contudo, margem para evolução na pontualidade de chegada em relação à meta de referência de 70%, reforçando a importância da continuidade das ações voltadas à otimização da gestão das sequências de chegada e ao balanceamento entre demanda e capacidade.

A análise de capacidade confirma que a maior parte dos principais hubs nacionais opera dentro dos limites planejados, ainda que determinados ambientes de alta densidade necessitem monitoramento contínuo e ações estruturantes para sustentar o crescimento futuro. O aumento das medidas ATFM acompanha diretamente a expansão do tráfego aéreo, demonstrando a maturidade do gerenciamento tático e pré-tático do fluxo de tráfego no Brasil.

No domínio de *Safety*, os resultados reafirmam a segurança operacional como valor central do SISCEAB, com redução significativa de indicadores críticos e manutenção dos níveis dentro das metas estabelecidas. Quanto à *Security*, o aumento das ocorrências evidencia a necessidade de adaptação contínua diante da evolução das ameaças tecnológicas e operacionais, reforçando a relevância do fortalecimento das ações de conscientização, prevenção e coordenação colaborativa entre os diversos atores do setor.

Destaca-se, ainda, o fortalecimento da Participação da Comunidade ATM, evidenciado pelos elevados índices de satisfação com os serviços prestados pelo DECEA e pela crescente integração dos usuários do espaço aéreo nos processos de planejamento, implementação e evolução dos serviços de navegação aérea.

Mais do que apresentar indicadores, este Boletim materializa a evolução da cultura de performance no SISCEAB, reforçando a transição para um modelo cada vez mais colaborativo, orientado por dados e alinhado às melhores práticas internacionais. Os resultados aqui apresentados constituem não apenas um retrato do desempenho alcançado, mas também um instrumento estratégico para orientar decisões futuras e sustentar o desenvolvimento seguro, eficiente e sustentável da aviação brasileira.

DISPONÍVEL TAMBÉM
NO FORMATO ELETRÔNICO:





ÍNDICE

DEMANDA **06**

PREVISIBILIDADE **10**

EFICIÊNCIA **12**

CAPACIDADE **16**

PARTICIPACÃO DA COMUNIDADE ATM **18**

SAFETY – SEGURANÇA OPERACIONAL **20**

SECURITY **22**

DEMANDA



DEMANDA

Em 2025, o setor aéreo brasileiro consolidou uma trajetória de expansão sustentada, atingindo a marca histórica de 2,95 milhões de pousos e decolagens nos 100 aeródromos monitorados. Mais do que um resultado quantitativo, esse desempenho evidencia o fortalecimento estrutural da aviação nacional, impulsionado por um ambiente macroeconômico favorável, pela incorporação de tecnologias e pela capacidade do setor de sustentar um crescimento consistente.

Esse cenário reforça a necessidade de planejamento integrado, gestão orientada por performance e contínua adequação da capacidade do sistema, a fim de assegurar segurança operacional, previsibilidade e eficiência diante de uma demanda em crescimento.

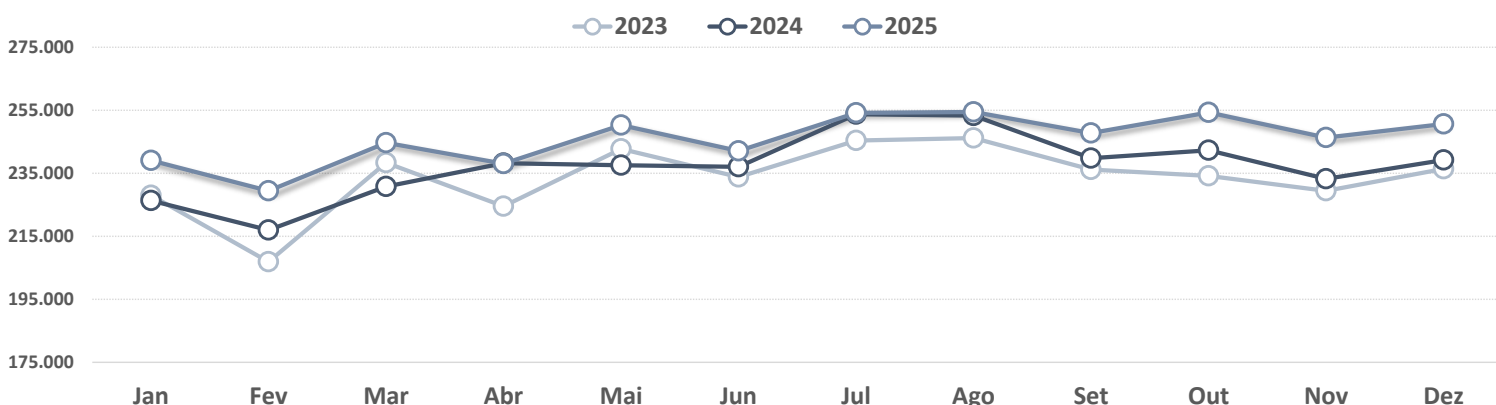
**2,95 MILHÕES
DE MOVIMENTOS
(2025)**

↑ 4% (2024/2025)

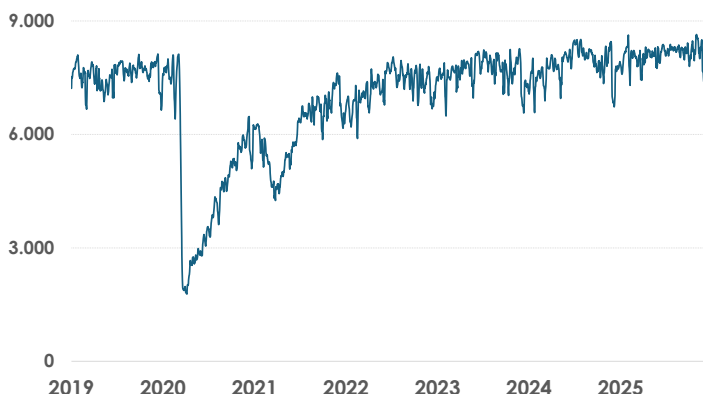
↑ 2% (2023/2024)

Total de Movimentos - Mensal e Anual

Movimentos	Part%	Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total	Varição
Total	100%	2023	227.953	206.891	238.353	224.513	242.736	233.813	245.369	246.186	236.168	234.145	229.401	236.403	2.801.931	
Comercial	60%		149.483	124.623	140.152	132.081	140.803	134.984	148.942	145.362	136.739	137.553	133.942	142.967	1.667.631	
Geral	33%		67.968	69.569	81.187	76.383	82.118	80.219	78.852	81.345	80.868	77.913	79.366	81.803	937.591	
Militar	7%		10.502	12.699	17.014	16.049	19.815	18.610	17.575	19.479	18.561	18.679	16.093	11.633	196.709	
Total	100%	2024	226.303	216.966	230.768	238.186	237.516	237.005	253.710	253.296	239.776	242.274	233.221	239.194	2.848.215	▲ 2%
Comercial	59%		145.218	130.444	137.301	138.076	133.563	133.873	150.698	145.595	139.395	143.846	137.371	146.062	1.681.442	▲ 1%
Geral	35%		70.205	73.512	78.415	82.070	85.894	85.734	85.056	91.116	85.248	82.510	82.034	82.110	983.904	▲ 5%
Militar	6%		10.880	13.010	15.052	18.040	18.059	17.398	17.956	16.585	15.133	15.918	13.816	11.022	182.869	▼ -7%
Total	100%	2025	239.054	229.382	244.674	238.063	250.233	242.062	254.182	254.453	247.750	254.284	246.284	250.655	2.951.076	▲ 4%
Comercial	59%		152.214	133.779	141.644	139.531	144.185	140.355	150.976	146.487	143.032	149.304	142.751	150.859	1.735.117	▲ 3%
Geral	36%		78.160	82.710	88.820	84.362	89.834	87.495	89.320	94.076	90.003	90.588	91.080	89.113	1.055.561	▲ 7%
Militar	5%		8.680	12.893	14.210	14.170	16.214	14.212	13.886	13.890	14.715	14.392	12.453	10.683	160.398	▼ -12%



Média Móvel Nacional de 2019 a 2025



















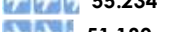
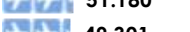
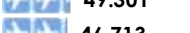
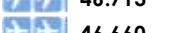
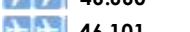
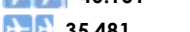
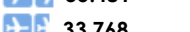
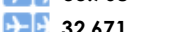
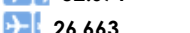
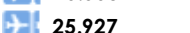
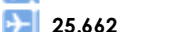
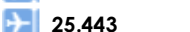

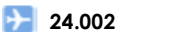


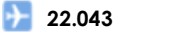
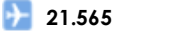

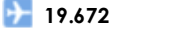
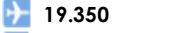
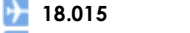
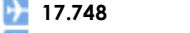


Em 2025, o movimento aéreo apresentou um crescimento de 4% em relação a 2024. Este resultado demonstra uma aceleração no ritmo de crescimento, superando a variação de 2% registrada no ano anterior. O desempenho reforça a maturidade da recuperação do setor, que atingiu um total acumulado de 2.951.076 movimentos no último ano.

A evolução contínua, impulsionada pela aviação geral e comercial, confirma a consolidação de um patamar estrutural mais elevado de tráfego, refletindo a maturidade operacional do sistema.

DEMANDA

RANKING DE MOVIMENTOS 2025 (DEP + ARR)

Varição Anual
2024/2025

1º	SBGR	Guarulhos		306.225	▲	5,6%
2º	SBSP	Congonhas		214.916	▼	-8,4%
3º	SBBR	Brasília		157.135	▲	6,2%
4º	SBGL	Galeão		129.551	▲	18,2%
5º	SBKP	Campinas		124.788	▲	2,0%
6º	SBCF	Confins		118.272	▲	3,6%
7º	SBJR	Jacarepaguá		106.318	▲	29,0%
8º	SBRF	Recife		84.865	▼	-8,6%
9º	SBSV	Salvador		83.064	▲	3,8%
10º	SBRJ	Santos Dumont		74.296	▲	0,8%
11º	SBPA	Porto Alegre		67.365	▲	108,0%
12º	SBMT	Campo de Marte		66.781	▲	14,7%
13º	SBCT	Curitiba		62.413	▲	2,6%
14º	SBBH	Pampulha		62.080	▲	10,9%
15º	SBGO	Goiânia		57.685	▲	2,0%
16º	SBBE	Belém		56.601	▼	-2,2%
17º	SBFZ	Fortaleza		55.234	▲	2,2%
18º	SBFL	Florianópolis		51.180	▲	1,3%
19º	SBJD	Jundiaí		49.301	▲	24,4%
20º	SBEG	Manaus		46.713	▲	2,4%
21º	SBVT	Vitória		46.660	▲	1,1%
22º	SBCY	Cuiabá		46.101	▼	-1,0%
23º	SBFS	Farol de São Tomé		35.481	▲	3,4%
24º	SBBI	Bacacheri		33.768	▲	4,8%
25º	SBYS	Pirassununga		32.671	▼	-9,8%
26º	SBNV	Nacional de Aviação		26.663	▲	15,6%
27º	SBME	Macaé		25.927	▼	-0,3%
28º	SBJH	Catarina		25.662	▲	52,4%
29º	SBNF	Navegantes		25.443	▼	-0,4%
30º	SBMO	Maceió		24.388	▼	-0,3%
31º	SBPS	Porto Seguro		24.002	▲	13,2%
32º	SBUL	Uberlândia		23.201	▲	6,8%
33º	SBRP	Ribeirão Preto		23.106	▼	-1,0%
34º	SBCG	Campo Grande		22.043	▼	-5,8%
35º	SBSL	São Luís		21.565	▲	3,2%
36º	SBMG	Maringá		19.868	▼	-2,1%
37º	SBSR	São José do Rio Preto		19.672	▲	3,4%
38º	SBFI	Foz do Iguaçu		19.350	▲	4,7%
39º	SBMI	Maricá		18.015	▲	48,0%
40º	SBSG	São Gonçalo do Amarante		17.748	▼	-11,9%
41º	SBSJ	São José dos Campos		17.489	▲	7,2%

NOTA

No ranking acima são apresentados os 40 primeiros aeroportos em relação ao número de movimentos, mais o aeroporto de São José dos Campos (SBSJ) que compõem os AD selecionados das concessionárias atuantes, além da 40ª posição.

Ranking das Rotas Nacionais 2025

Origem-Destino - Quantidade Particip. (%)

SBSP-SBRJ	18.237	9,1%
SBRJ-SBSP	18.205	9,1%
SBSP-SBBR	8.906	4,5%
SBBR-SBSP	8.900	4,4%
SBCF-SBSP	8.190	4,1%
SBSP-SBCF	8.178	4,1%
SBSP-SBPA	7.933	4,0%
SBPA-SBSP	7.909	4,0%
SBCT-SBSP	7.005	3,5%
SBSP-SBCT	6.983	3,5%

Ranking das Rotas Internacionais 2025

Origem-Destino - Quantidade Particip. (%)

SBGR-SCEL	4.823	7,1%
SBGR-SABE	4.782	7,1%
SABE-SBGR	4.771	7,0%
SCEL-SBGR	4.544	6,7%
SBGL-SABE	2.946	4,4%
SBGL-SCEL	2.911	4,3%
SABE-SBGL	2.890	4,3%
SCEL-SBGL	2.862	4,2%
SAEZ-SBGL	2.472	3,7%
SBGL-SAEZ	2.419	3,6%

A ponte aérea Rio-São Paulo continua sendo a rota mais representativa do país, com uma participação superior ao dobro da segunda rota mais voada, São Paulo-Brasília. Os destinos internacionais mais frequentes a partir do Brasil são Argentina e Chile, registrando 20.280 e 15.140 movimentos, respectivamente.

Aeródromos Internacionais citados:

SABE - Aeroparque Jorge Newbery / Argentina

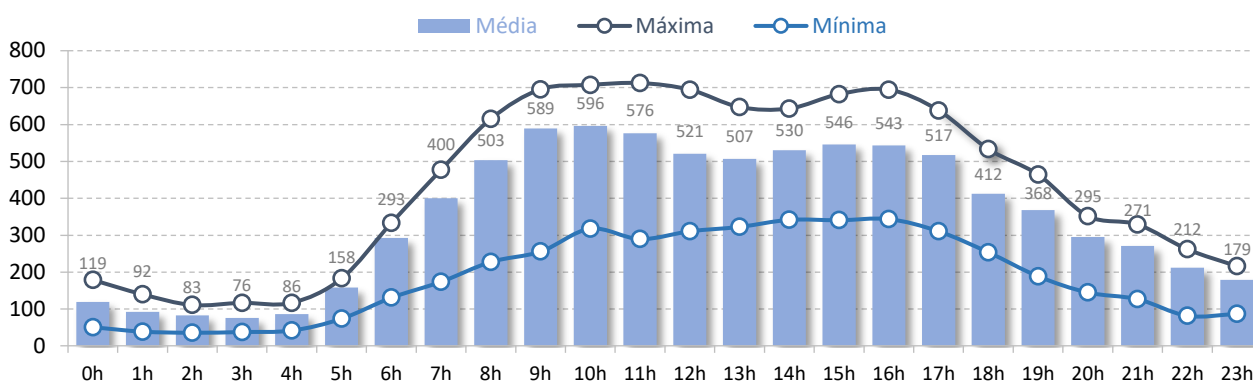
SAEZ - Aeroporto Internacional de Buenos Aires – Ezeiza / Argentina

SCEL - Aeroporto Internacional de Santiago / Chile

Total de Movimentos - Dia da Semana e Média

Ano		Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom	Total
2024	Média	7.911	7.984	8.234	8.415	8.359	6.746	6.819	7.782
	Particip.	102%	103%	106%	108%	107%	87%	88%	100%
2025	Média	8.146	8.331	8.501	8.692	8.695	7.071	7.153	8.085
	Particip.	101%	103%	105%	108%	108%	87%	88%	100%

Média Diária de Movimentos (Dep e ARR) Hora-Hora de Segunda a Sexta - 2025



A média semanal de movimentos nos aeroportos é de 8.085. De maneira geral, os períodos de quinta-feira e sexta-feira, pela manhã, são os mais movimentados nos aeroportos no que se refere a pousos e decolagens. Ao longo do dia existem dois momentos de pico, um pela manhã às 10h, com 596 movimentos e outro à tarde às 15h, com 546 movimentos.



PREVISIBILIDADE

KPI 01 - PONTUALIDADE DE PARTIDA

80,6%

ANO 2024

81,9%

ANO 2025

KPI 14 - PONTUALIDADE DE CHEGADA

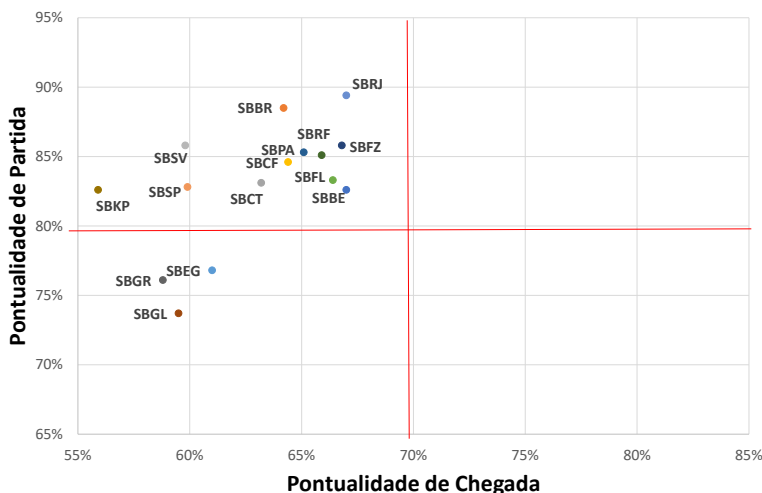
64,3%

ANO 2024

62,7%

ANO 2025

Dispersão da Pontualidade em 2025



A Previsibilidade avalia a habilidade dos usuários do espaço aéreo e dos PSNA de manterem níveis consistentes e confiáveis de pontualidade. Esses indicadores foram monitorados para garantir a prestação de um serviço de alta qualidade e previsível aos passageiros e operadores aéreos.

De modo geral, o desempenho manteve-se consistente, com a maioria dos aeródromos operando acima ou próxima da marca de 80% de pontualidade nas partidas. Destacam-se positivamente localidades como: aeroporto do Santos Dumont (SBRJ), aeroporto de Brasília (SBBR) e aeroporto de Recife (SBRF), que apresentaram os melhores índices de pontualidade de partida no país.

Os aeroportos do Galeão (SBGL), Guarulhos (SBGR) e Eduardo Gomes (SBEG) apresentaram os menores índices, situando-se no quadrante inferior esquerdo, com índices de pontualidade de chegada abaixo de 70% e partidas abaixo de 80%.

KPI 01 - PONTUALIDADE DE PARTIDA

Aeroporto	Pontualidade de Partida	Movimento
SBRJ	89,4%	28.276
SBBR	88,5%	57.590
SBFZ	85,8%	19.607
SBSV	85,8%	28.277
SBPA	85,3%	27.387
SBRF	85,1%	36.650
SBCT	84,6%	25.910
SBFL	83,3%	17.504
SBCF	83,1%	56.781
SBSP	82,8%	92.665
SBBE	82,6%	15.616
SBKP	82,6%	58.092
SBEG	76,8%	14.387
SBGR	76,1%	139.710
SBGL	73,7%	56.941

CIA. AÉREA	Pontualidade de Partida	Movimento
GOL	84,5%	186.900
AZUL	84,2%	209.461
LATAM	80,6%	212.674

No que se refere a pontualidade de partida, o aeroporto do Santos Dumont (SBRJ) e a Companhia Aérea Gol lideraram o ranking.

Este é um dos indicadores amplamente acompanhado pelos diversos *stakeholders*, permitindo análises comparativas entre aeroportos e companhias aéreas. Esse processo de *benchmarking* contribui para a identificação de boas práticas e oportunidades de melhoria, promovendo o aprimoramento contínuo da performance do sistema como um todo.



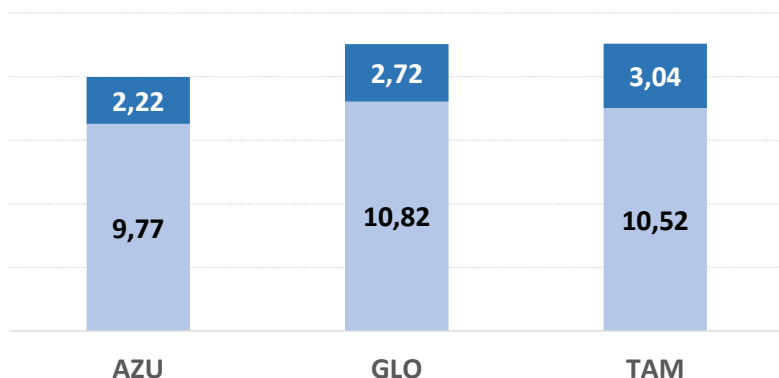
EFICIÊNCIA

KPI 02 - TEMPO ADICIONAL DE TAXI-OUT

10,37
TAXI-OUT DESIMPEDIDO

2,89
TAXI-OUT ADICIONAL

■ Taxi-out Desimpedido ■ Taxi-out Adicional



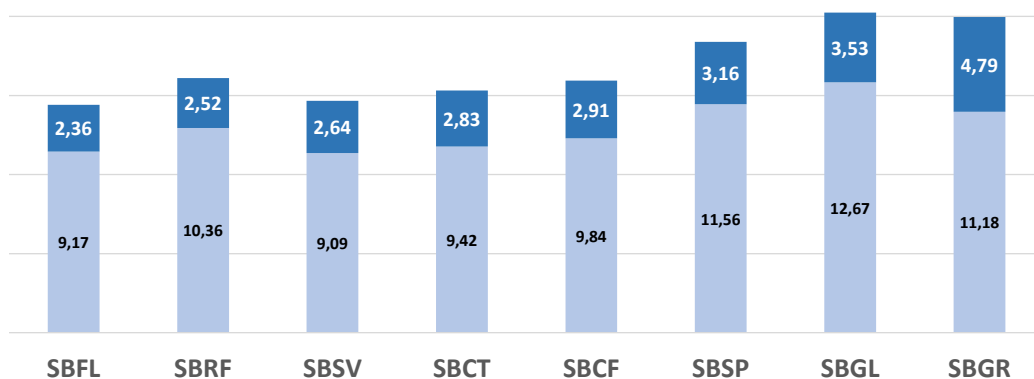
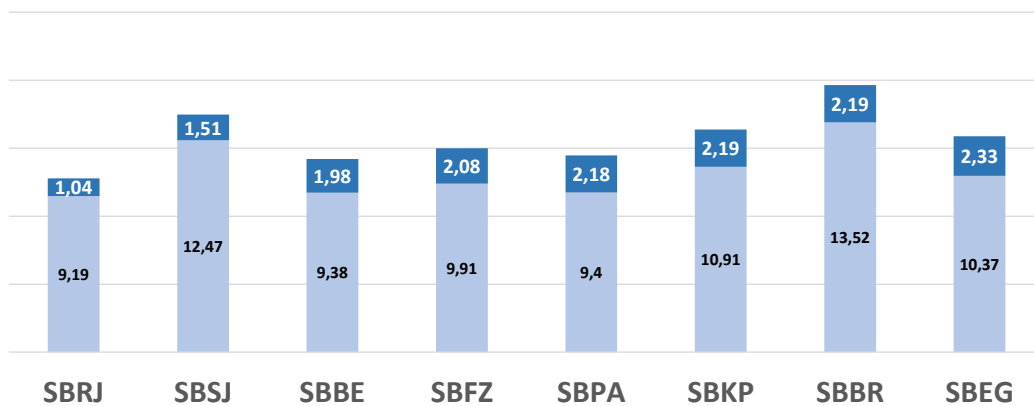
A Eficiência tem como objetivo garantir a viabilidade operacional e econômica de todas as etapas das operações aéreas. Sob outra perspectiva, os usuários do espaço aéreo querem seguir a rota mais eficiente para cada fase do voo.

A faixa de tempo adicional no *taxi-out* entre as principais empresas situa-se entre 2,22 e 3,04 minutos. O tempo médio consolidado para o período é de 2,89 minutos de tempo adicional, valor consideravelmente inferior à média nacional anteriormente registrada que era de 4,27 minutos. Essa variação entre as companhias pode representar estratégias operacionais distintas ou diferenças na malha aérea de cada operador.

Nos resultados por localidade, observa-se que o tempo adicional de *taxi-out* varia entre 1,04 minuto (SBRJ) e 4,79 minutos (SBGR).

NOTA: Tempos expressos em minutos

■ Taxi-out Desimpedido ■ Taxi-out Adicional



EFICIÊNCIA

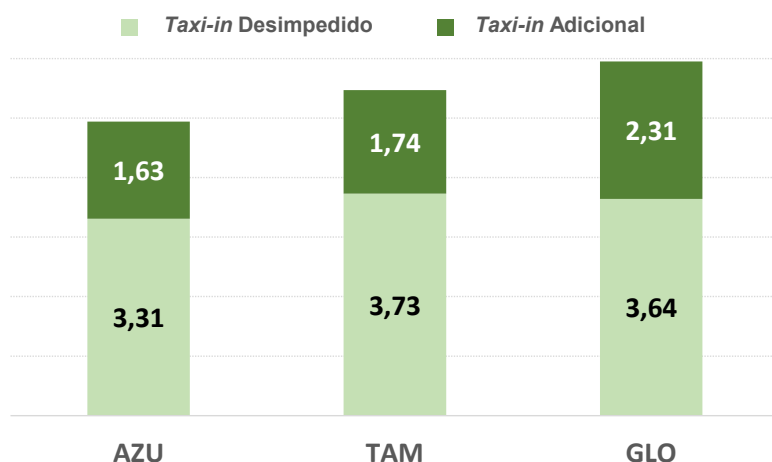
KPI 13- TEMPO ADICIONAL DE TAXI-IN

3,60

TAXI-IN DESIMPEDIDO

1,96

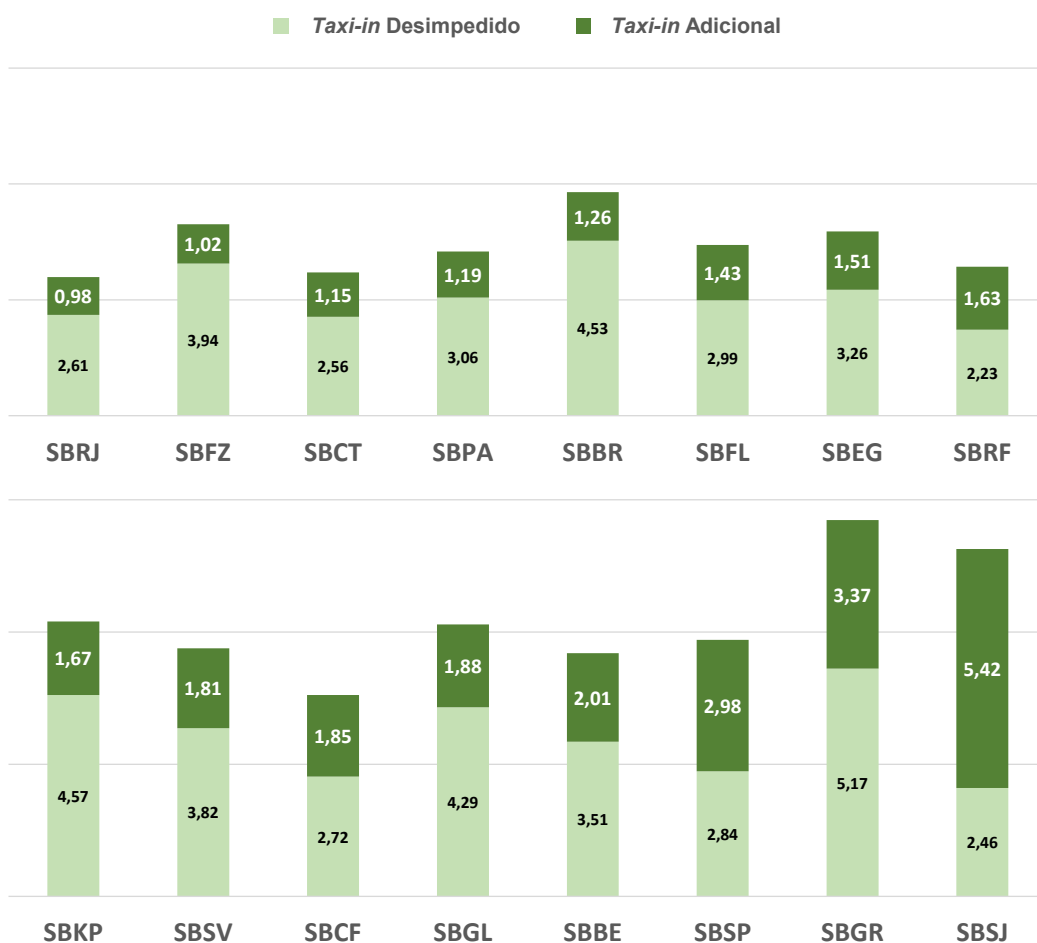
TAXI-IN ADICIONAL



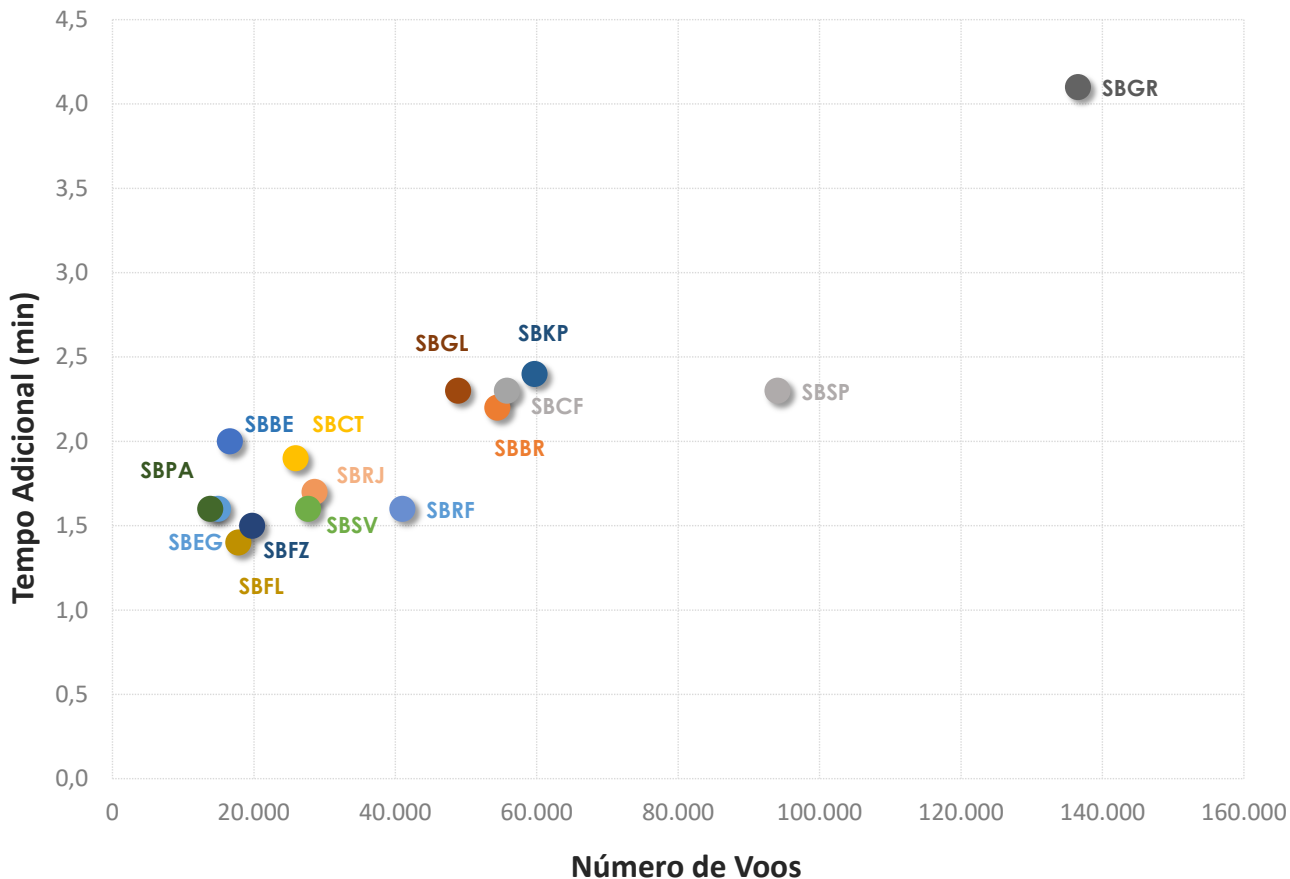
A faixa de tempo adicional no *taxi-in* entre as companhias aéreas situa-se entre 1,63 e 2,31 minutos, com uma média nacional consolidada de 1,96 minutos. Essa métrica reflete a agilidade no deslocamento da aeronave após o pouso até o estacionamento completo.

O intervalo por empresa mostra-se bastante estreito (1,63 a 2,42 minutos), o que denota uma padronização nas manobras de chegada às pontes de embarque. Contudo, a análise aponta o aeroporto de São José dos Campos (SBSJ) como um ponto fora da curva, com 5,42 minutos de tempo adicional, contrastando com a agilidade do Santos Dumont (SBRJ).

NOTA: Tempos expressos em minutos



KPI 08 - TEMPO ADICIONAL EM TMA



No âmbito do KPI08, observa-se que os aeródromos de Guarulhos (SBGR) e Congonhas (SBSP), embora inseridos na mesma Área Terminal São Paulo (TMA-SP), apresentaram comportamentos distintos quanto ao tempo adicional de chegada. A operação associada a SBGR concentrou o maior volume de movimentos, superior a 130 mil voos, o que contribuiu para a elevação do tempo adicional médio para aproximadamente 4,1 minutos. Por outro lado, SBSP, mesmo submetido a elevado nível de demanda — próximo de 95 mil voos — manteve o tempo adicional em torno de 2,3 minutos, evidenciando diferenças na dinâmica operacional, no perfil de demanda e na gestão das sequências de chegada dentro de uma mesma estrutura terminal.

Ao analisar áreas terminais com menor densidade de tráfego, observa-se que volumes reduzidos não necessariamente resultam em maior fluidez operacional. As TMAs associadas a Belém (SBBE) e Manaus (SBEG), embora com operação abaixo da faixa de 20 mil voos anuais, apresentaram tempos adicionais entre 1,5 e 2,0 minutos, aproximando-se dos valores registrados em ambientes terminais significativamente mais demandados, como aqueles associados a Confins (SBCF) e Brasília (SBBR). Destaca-se, nesse contexto, a TMA Brasília, que consolidou desempenho de elevada eficiência ao manter tempo adicional competitivo, em torno de 2,2 minutos, mesmo processando um volume expressivo próximo de 55 mil voos, evidenciando equilíbrio entre demanda, capacidade e organização das chegadas.

NOTA

Os Aeroportos SBSJ, SBMT, SBJR e SBJH não foram incluídos por ainda não serem monitorados em relação a esse indicador.

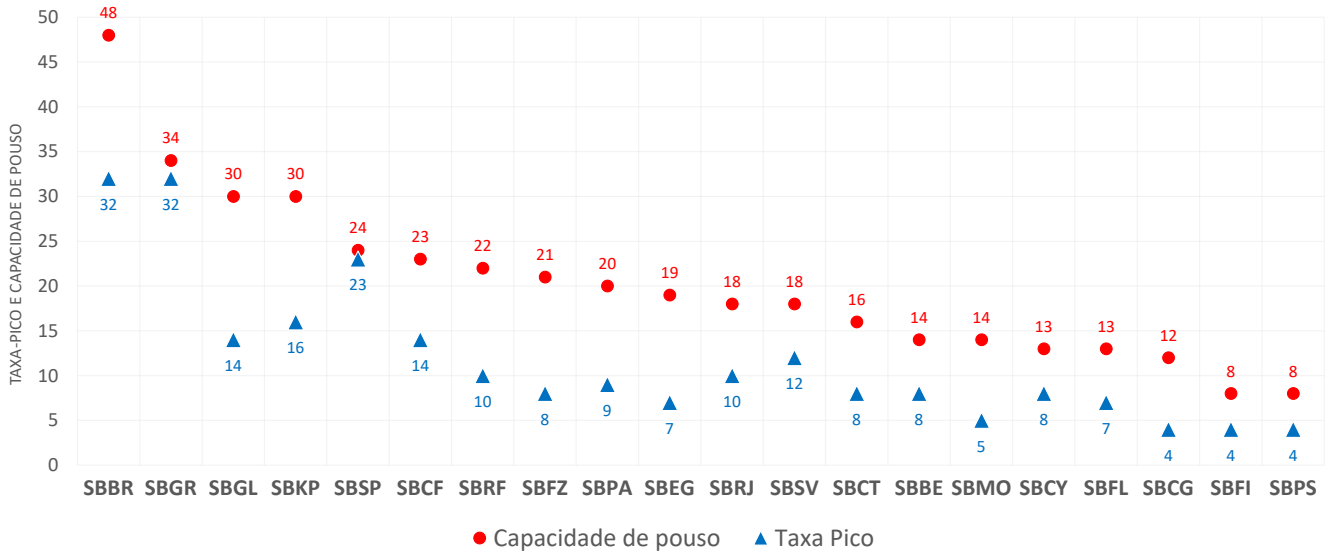
CAPACIDADE



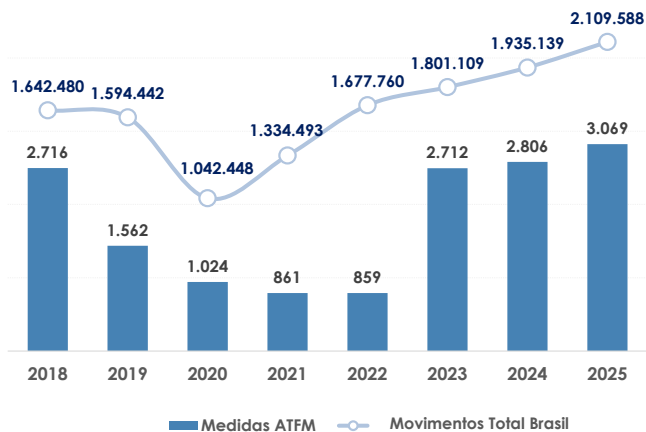
CAPACIDADE

Capacidade de ARR (KPI 09) x Taxa-Pico (KPI 10)

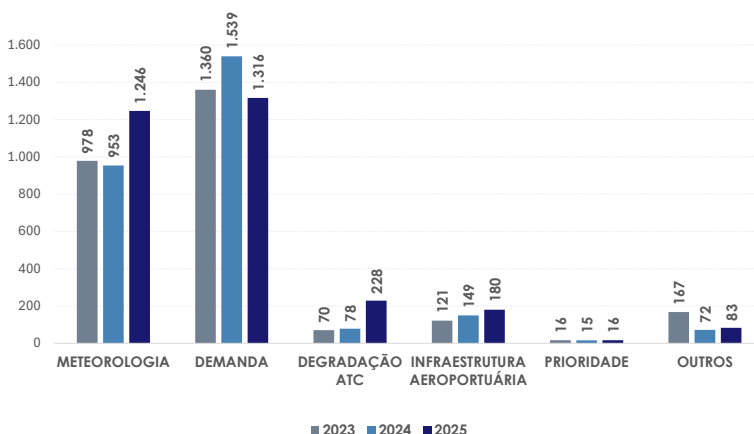
A capacidade tem como base a ideia de que o PSNA deve utilizar ao máximo a capacidade disponível para atender à demanda de usuários do espaço aéreo, evitando quaisquer restrições ao fluxo de tráfego aéreo.



Total de Medidas ATFM 2018-2025



Causas das Medidas ATFM



A Capacidade de Pouso (KPI 09) continua operando em patamares que atendem à Taxa-Pico (KPI 10) na maioria dos aeroportos brasileiros, garantindo a fluidez do espaço aéreo. O Aeroporto de Congonhas (SBSP) permanece como o ponto de maior atenção, com sua taxa-pico de 23 movimentos aproximando-se do limite de sua capacidade de 24, indicando a necessidade de investimentos para atender a um número maior de usuários. Outros hubs nacionais demonstram diferentes níveis de folga operacional, com destaque para o aeroporto de Brasília (SBBR), 32 movimentos na hora-pico para capacidade declarada de 48, evidenciando maior margem entre demanda observada e capacidade disponível.

GERENCIAMENTO DE FLUXO

Este aumento no gerenciamento de fluxo é um reflexo direto do crescimento do movimento aéreo total, que ultrapassou a marca de 2,95 milhões de pousos e decolagens em 2025, exigindo uma atuação mais frequente do PSNA para manter a segurança e o ordenamento do tráfego.

PARTICIPAÇÃO DA COMUNIDADE ATM



PARTICIPAÇÃO DA COMUNIDADE ATM

Esta área considera que a Comunidade ATM deve estar envolvida no planejamento, na implementação e na operação do sistema, para garantir que a evolução dos serviços de navegação aérea satisfaça às expectativas dos membros da Comunidade.

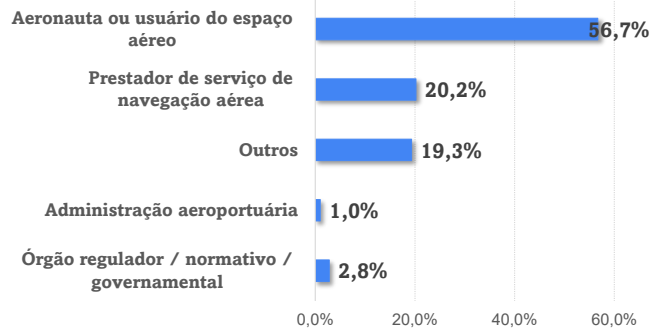
A edição 2025 da Pesquisa de Satisfação contou com a participação de 605 membros da comunidade ATM. Dentre os perfis dos usuários, as maiores participações foram de Aeronautas ou usuários do espaço aéreo e Prestadores de Serviços de Navegação Aérea, constituindo 70,9% do espaço amostral.

De modo geral, a Comunidade ATM demonstrou elevado nível de satisfação com os serviços de navegação aérea prestados pelo DECEA, totalizando mais de 82% de avaliações positivas, sendo 35,2% classificadas como “bom” e 47,1% como “ótimo”.

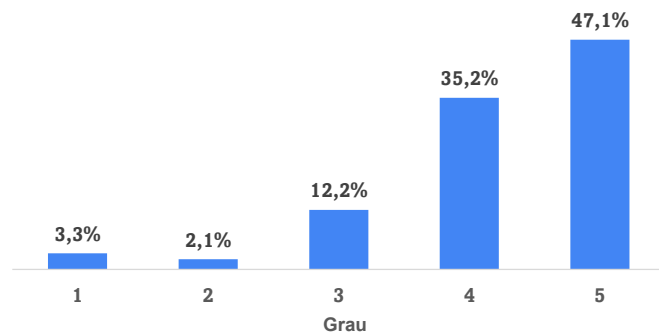
O DECEA desempenha um papel crucial como organização responsável pelas decisões nos processos de planejamento, implementação e operação dos Sistemas de Navegação Aérea (SNA). Desde o início desses projetos, a participação e envolvimento de todos os interessados é uma prioridade, e o DECEA está cada vez mais empenhado em fomentar a integração das partes envolvidas nesses processos, sendo um desafio aumentar o percentual da percepção da inclusão da Comunidade ATM, que atualmente registra 54% de avaliações positivas (notas 4 e 5).

Dentre as implantações do DECEA no SISCEAB, todas as iniciativas avaliadas superaram os 75% de aprovação, com destaque para a Ampliação das Rotas Diretas (87%), a Área de Vetoração de Subida em Brasília (84%) e o CPDLC na FIR Curitiba (83%). O projeto Agile GRU - RRSM também apresentou excelente desempenho, registrando 81% de avaliação positiva.

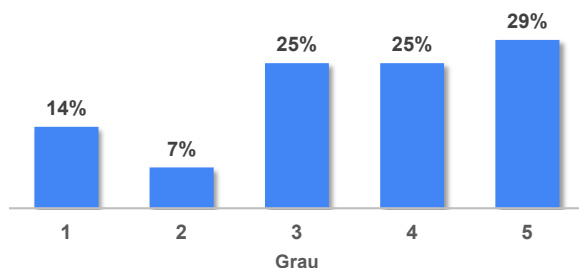
Perfil dos participantes



Grau de Satisfação com o DECEA

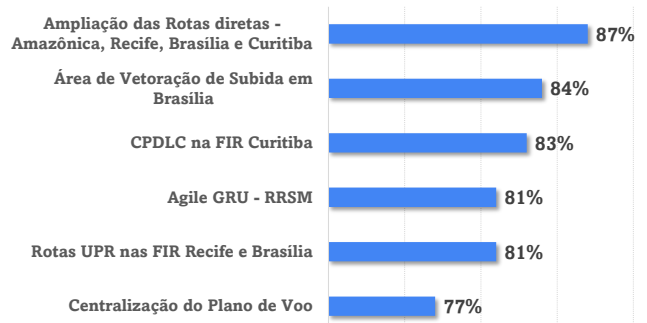


Percepção da inclusão da Comunidade ATM nos processos do SISCEAB

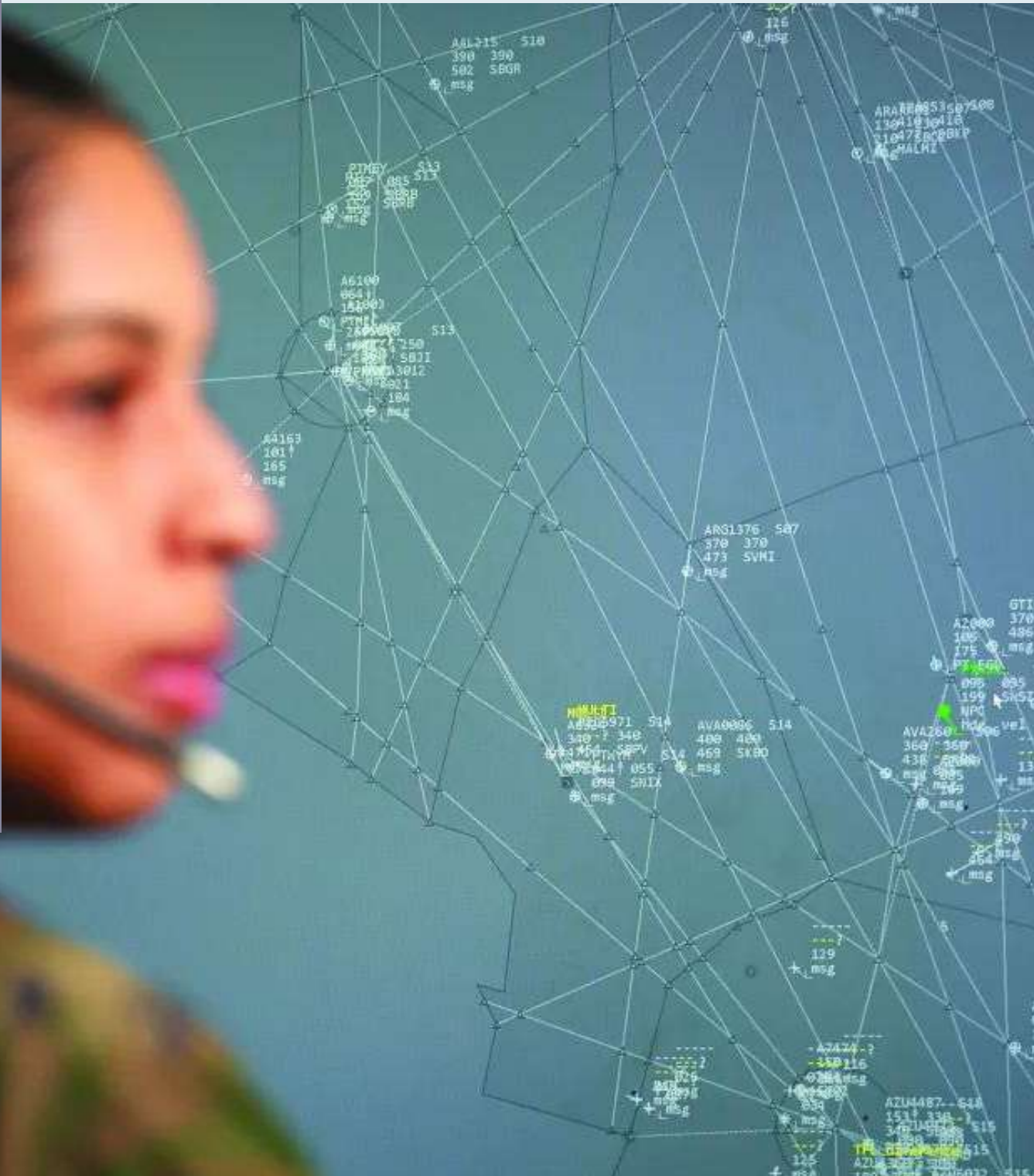


POUCO → **TOTALMENTE**

Grau de satisfação com as implantações no SISCEAB



SAFETY - SEGURANÇA OPERACIONAL

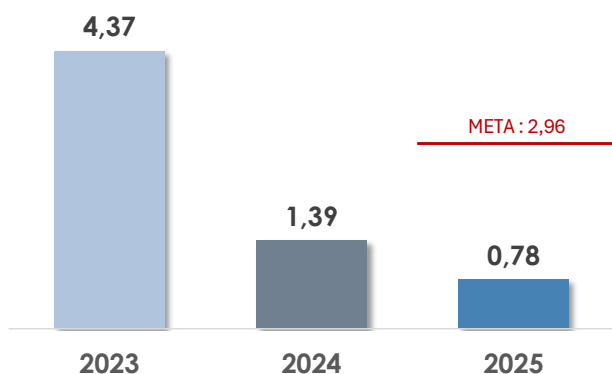


SAFETY - SEGURANÇA OPERACIONAL

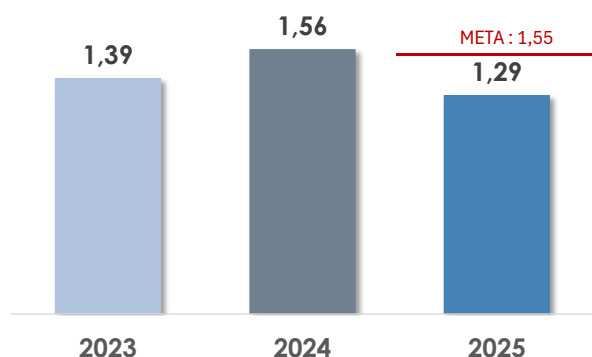
A segurança operacional permanece como o pilar central da aviação, com o gerenciamento do tráfego aéreo desempenhando papel essencial na mitigação de riscos sistêmicos. A aplicação contínua de normas padronizadas e práticas estruturadas de gerenciamento de risco contribuiu para a prevenção de acidentes e para a redução progressiva de incidentes graves. No panorama de 2025, o sistema apresentou evolução significativa nos indicadores críticos de pista, destacando-se a redução da taxa de Incursão em Pista, que passou de 4,37 em 2023 para 0,78 em 2025, posicionando-se de forma consistente abaixo da meta estabelecida de 2,96.

No que se refere aos alertas de proximidade entre aeronaves, os Avisos de Resolução (RA) também apresentaram uma redução favorável no último ano. Após 1,56 ocorrências em 2024, o índice recuou para 1,29 em 2025, cumprindo a meta de permanecer abaixo de 1,55.

Incursão em Pista (RI)



Avisos de Resolução (RA)



SECURITY



SECURITY

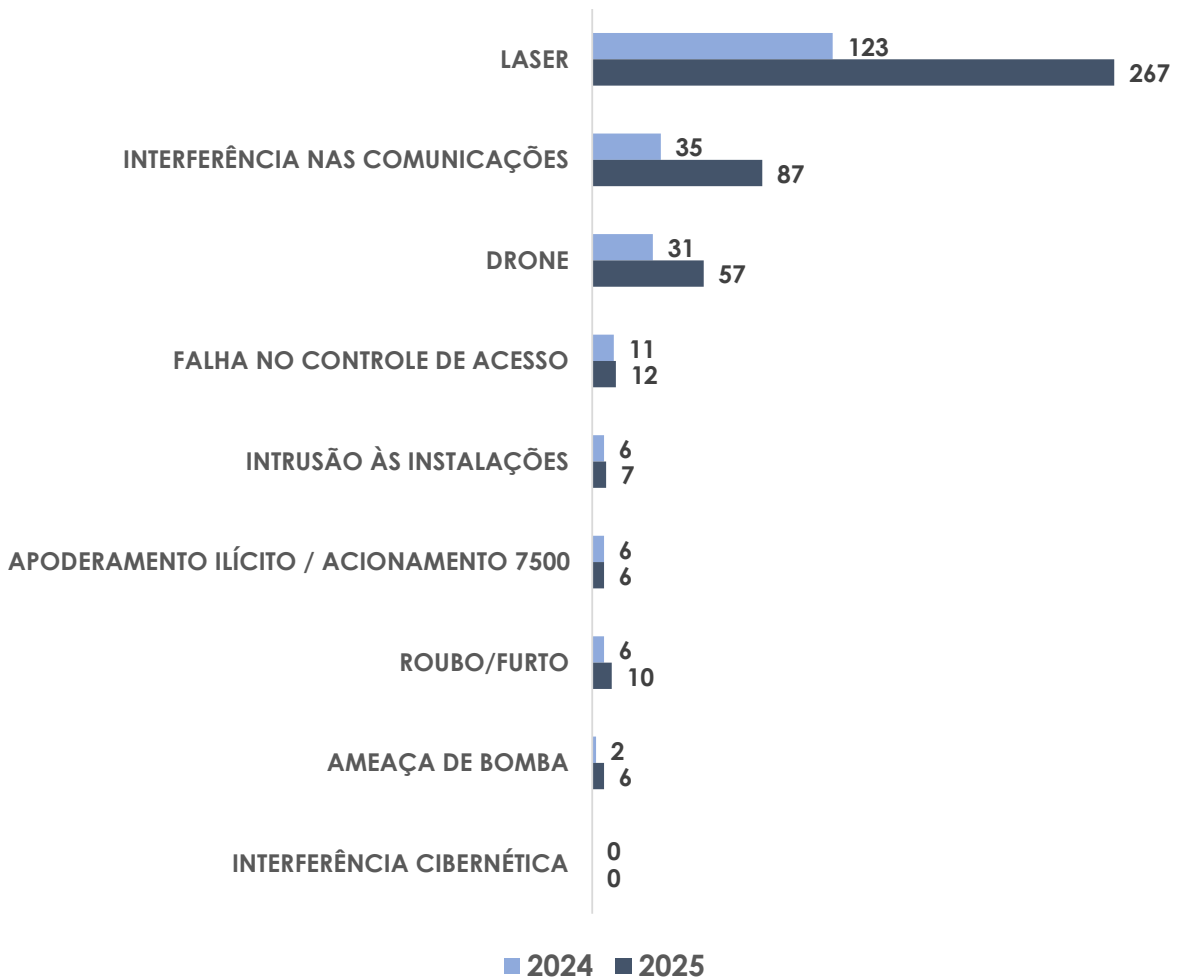
OCORRÊNCIAS	
220	452
2024	2025

↑ 105%

O conceito AVSEC ou *Aviation Security* refere-se à Segurança da Aviação contra atos de interferência ilícita. Tais ameaças podem decorrer de ações intencionais ou não intencionais afetando aeronaves, pessoas ou instalações no solo.

O principal objetivo da AVSEC é garantir a proteção e a segurança de passageiros, tripulação, funcionários em solo, público em geral, aeronaves e facilidades de um aeroporto que serve à aviação civil contra atos de interferência ilícita no solo ou em voo.

A área de *security* registrou aumento expressivo de 105% nas ocorrência afetas à segurança da aviação, principalmente devido ao elevado uso de *laser* e interferência nas comunicações, com um aumento de 107% e 148%, respectivamente, em 2025.



O DECEA busca cada vez mais a implementação da cultura de gestão por Performance no SISCEAB e a participação de toda a comunidade ATM nesse processo. Assim, se você tem alguma sugestão ou dúvida, por favor, envie seu comentário através do SAC DECEA.

Para mais informações e dados de Performance ATM consulte o site <https://performance.decea.mil.br/> ou o QR code abaixo.

DISPONÍVEL TAMBÉM
NO FORMATO ELETRÔNICO:









BOLETIM DE PERFORMANCE ATM 2026



Departamento
de Controle do Espaço Aéreo



PERFORMANCE
DO SISCEAB