

se manifestar quanto às falhas referentes às prioridades na realização de investimentos e limitação do número de empresas participantes de consórcio.

Finalmente, quanto à ausência de segregação de funções entre a área demandante e a executora, consideramos que, oportunamente, a Prai/Infraero deve se manifestar, também, sobre a implementação das suas recomendações.

5.3.3. Recomendação da Auditoria

Propomos recomendar a administração da Infraero que se manifeste conclusivamente sobre a implementação das recomendações, de forma a conferir eficácia aos trabalhos realizados pela Prai/Infraero, referentes ao Processo de Concorrência Pública nº 021/DAAG/SBCT/2007.

6. DA GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS

6.3. Da Declaração de Bens e Rendas

Em atendimento ao que determina a Lei nº 8.730, de 10/11/1993, o disposto na Instrução Normativa TCU nº 5, de 10/3/1994, o Decreto nº 5.483, de 30/6/2005, e de acordo com a declaração firmada pela Superintendente de Recursos Humanos da Infraero, à fl. 675 do processo de prestação de contas, os responsáveis pelas contas da Entidade apresentaram as declarações de bens e valores ou as autorizações de acesso à declaração de ajuste anual de Imposto de Renda Pessoa Física, referentes ao exercício de 2009, ano calendário 2008.

6.4. Da Força de Trabalho e da Observância à Legislação de Pessoal

A Portaria nº 10, de 23/6/2006, da Secretaria Executiva do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, publicada no Diário Oficial da União nº 120, de 26/6/2006, Seção 1, fl. 89, estabeleceu o limite máximo de 13.570 empregados para o quadro de pessoal efetivo da Infraero.

Ao final de 2008 a Infraero contava com um total de 11.531 empregados e no final de 2009, o total de empregados foi reduzido para 11.183. Relativo ao quadro efetivo, verificamos que em atenção ao disposto na Instrução Normativa do TCU nº 55 de 24/10/2007 os atos de admissão e desligamento de pessoal da Infraero, relativos aos exercícios de 2009, foram enviados à Ciset-MD por meio do Sisac.

Relativamente ao pessoal contratado para exercer função de confiança na Infraero, verificamos a existência de 40 contratados, ante 156 contratos especiais em 31/12/2008.

6.5. Concessão de Progressão Funcional

Em decorrência de Denúncia oriunda do órgão de correição da Controladoria-Geral da União (Ofício nº 4120/2010/Corin-MD/CGU-PR, de 10/2/2010) foi solicitada a esta Ciset-MD a promoção de exame dos pontos levantados por equipe de auditoria da Infraero, porém não acatados pelo então titular da unidade de controle interno da Empresa.

Exame preliminar realizado pela Gerência de Orientação e Avaliação desta Ciset-MD (Geori/Ciset-MD) culminou com a Informação nº 01/2010/Geori/Ciset-MD, de 5/4/2010, onde manifestou o entendimento do que o “Sistema de Progressão Especial” introduzido pela Informação Padronizada nº 320/DARH/2004, aprovada pela Diretoria Executiva da Empresa, além de vedada pela Resolução CCE nº 09, de 08.10.1996, ainda vigente, não cumpriu os requisitos necessários previstos nos normativos atinentes à Supervisão do Ministério da Defesa, bem como à aprovação por parte do Ministério do Planejamento, sendo, portanto, passível de nulidade.

Tendo conhecimento de que aquele sistema de progressão havia sido revogado (IP nº 06/DA/2008-R, de 17/10/2008) pela Administração Superior da Infraero, a Ciset-MD, em que pese a convalidação conferida com a aprovação da IP nº 05/DA/18/08/2009 (Ata nº 27/2009),

decidiu, diante dos efeitos produzidos, ouvir a Conjur-MD, especialmente sob o foco da nulidade ou não do ato.

A conclusão da Conjur-MD, expressa no Parecer nº 290/Conjur/MD-2010, de 24/5/2010, foi pela nulidade do ato que instituiu a progressão especial e do ato que posteriormente o revogou e convalidou as promoções realizadas de acordo com a norma revogada. Em decorrência, o Órgão Jurídico do MD recomendou à Infraero para que:

- “i) por meio de ato motivado, declare a nulidade do Ato Administrativo nº 2959/PR/2008 a fim de que a Informação Padronizada nº 320/DARH/2004 seja anulada, bem como para que seja desfeita a convalidação realizada de forma ilícita;
- ii) declarar os efeitos da anulação especialmente quanto ao re-enquadramento dos empregados beneficiados pela convalidação que será anulada e à necessidade de restituição dos valores recebidos indevidamente;
- iii) adotem providências quanto à sistemática de ‘promoção’ análoga que beneficiou os Diretores da Empresa, objetivando o restabelecimento da ordem jurídica.”

Posicionamento harmônico foi manifestado pela Geori/Ciset-MD (Informação nº 009/2010/Geori/Ciset-MD, de 17/6/2010), em relação ao entendimento e recomendações da Conjur/MD, expressos no citado Parecer. Além disso, a Geori/Ciset-MD encaminhou à Presidência da Infraero recomendações complementares àquelas já encaminhadas pelo Órgão Jurídico do MD, conforme abaixo:

- “a) Providenciar a declaração da nulidade do Ato Administrativo nº 2959/PR/2008;
- b) Emitir novo ato administrativo com vistas a anular a Informação padronizada nº 320/DARH/2004;
- c) Providenciar o reenquadramento dos empregados promovidos via “Sistema de Progressão Especial” à situação anterior, sem prejuízo das promoções por merecimento ou antiguidade;
- d) Adotar providências de igual teor em relação à sistemática de “promoção” análoga que beneficiou os Diretores da Infraero, conforme orientado no Parecer nº 290/Conjur/MD-2010; e
- e) Adotar providências, em conformidade com a legislação pertinente e a jurisprudência sobre o assunto, com vistas a verificar a necessidade de se obter dos empregados a reposição dos valores que lhes foram pagos indevidamente pela Empresa em razão da concessão de progressão especial indevida.”

6.5.1. Esclarecimento do Gestor

Sobre o assunto, a Superintendência de Recursos Humanos informou que a manifestação sobre as providências para implementação das recomendações encaminhadas pela Ciset-MD à Presidência da Infraero (cf. Informação nº 009/2010/Geori/Ciset-MD, de 17/6/2010) ainda está sendo analisada.

6.6. Avaliação da Auditoria

Exceto quanto à concessão de progressão funcional, avaliamos como regular a gestão dos recursos humanos alocados na Empresa. Ressaltamos que a avaliação conclusiva da auditoria deve aguardar manifestação da Infraero que, conforme Ofício nº 694/Astec/Ciset-MD, de 24/8/2010, deverá ocorrer até o dia 25/10/2010.

7. DAS DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DOS ÓRGÃOS DE CONTROLE

7.1. Das Determinações e Recomendações do Tribunal de Contas da União – TCU

No período de 2000 a 2008, apenas as prestações de contas da Infraero relativas aos exercícios de 2000 e 2002 foram julgadas pelo TCU. No período compreendido entre esse

juízo e o exercício examinado (2009) ocorreram diversas representações e denúncias formuladas àquele Tribunal. O andamento desses processos no TCU bem como as deliberações pertinentes é objeto de acompanhamento por parte da Prai/Infraero, conforme anexo VIII do Processo de Contas da Entidade, às fls. 644 a 674, com informações sobre o atendimento às demandas oriundas da Egrégia Corte de Contas.

7.1.1. Avaliação da Auditoria

Consideramos que o acompanhamento realizado pela Prai/Infraero é carente de análises quanto à implementação das recomendações e cumprimento das determinações do TCU. Os pareceres de auditoria da Prai/Infraero sobre cada um dos itens analisados no anexo VIII do Processo de Contas da Entidade (fls. 644 a 674) são pouco elucidativos, não demonstrando o exame realizado sobre os temas abordados.

Sobre esse assunto, já consignado no Relatório Preliminar de Auditoria de Contas Anual, de 16/9/2010, foi encaminhado⁵⁶ documento daquela Prai/Infraero, esclarecendo que:

"[...] para o exercício de 2010, este Comitê está providenciando um demonstrativo mais detalhado, suficiente para um completo atendimento das recomendações e determinações do TCU, não se limitando a concluir simplesmente sobre o atendimento.

Além disso, ressaltamos que as Gerências de Auditoria de Gestão e de Auditoria de Obras, ao cumprirem o Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna, verificam em suas missões se os aeroportos estão cumprindo, além dos normativos internos, os acórdãos e as decisões do TCU."

7.1.2. Recomendações sobre o tratamento das determinações do TCU

Diante da análise constante do item 7.1.1 ratificamos a proposta de recomendar à Infraero, notadamente a Prai/Infraero, que descreva em seu parecer, com clareza de análises, em que consiste o atendimento das recomendações e determinações do TCU, não se limitando a concluir simplesmente sobre o atendimento.

7.1.3. Acórdãos TCU

a) Acórdão 951/1999 – TCU – Plenário, item 8.2.

O TCU determinou que a Presidência da Infraero fizesse constar das próximas contas informações sobre as situações das dívidas das companhias aéreas perante a Empresa. Verificamos que essas foram apresentadas nas Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras, constantes às fls. 299 e 304 deste Processo.

b) Acórdão 1.324/2009 - TCU – Plenário, item 9.6.

Relativamente a esse assunto, nos autos do citado acórdão, o TCU decidiu:

"9.6. recomendar à Infraero que aloque recursos necessários à implementação do Sistema Integrado de Soluções Operacionais/Banco de Dados Operacionais SISO/BDO em todos os aeroportos sob sua administração, substituindo, se necessário, outros sistemas informativos de voo e de alocação de recursos aeroportuários hoje existentes"

Em atendimento a questionamento desta Ciset-MD, a Infraero informou⁵⁷ que o Sistema Integrado de Soluções Operacionais/Banco de Dados Operacionais – SISO/BDO foi implementado em 66 aeroportos administrados pela Infraero, excetuando o aeroporto de Zona da

⁵⁶ Despacho nº 263 /PRAI(CPAAE)/2010, de 22/9/2010.

⁵⁷ Mediante CF nº 6908/PRAI(AIPD)/2010, de 31/3/2010.

Mata (SZDY).

7.2. Das Determinações do TCU à Secretaria de Controle Interno (Ciset-MD)

7.2.1. Acórdãos TCU

a) Acórdão 1.315/2006 TCU – Plenário, item 9.4.

Nos autos do citado acórdão o TCU resolveu:

“9.4. determinar à Controladoria-Geral da União que informe, nas próximas contas da entidade, sobre o cumprimento das medidas constantes do item 9.2;”

O item 9. 2. Traz:

“9.2. determinar à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero) que:

9.2.2. enquanto não sobrevier norma legal específica, em conjunto com o Ministério da Defesa, regulamente a concessão de uso de áreas comerciais dos aeroportos, com o objetivo de estabelecer prazo peremptório para a duração dos ajustes, incluindo nesse prazo terminativo as eventuais prorrogações decorrentes de remanejamentos de áreas, causados pela construção de novos terminais de passageiros, findo o qual deverá ser realizada licitação;

9.2.3. faça constar de cada processo de contratação ou de aditativação de concessão de uso de áreas comerciais dos aeroportos parecer técnico fundamentado da Diretoria Comercial da Infraero sobre a razoabilidade do prazo fixado na avença para a viabilização econômico-financeira do empreendimento, considerando a natureza da concessão, a amortização do capital investido pela concessionária, as possibilidades de lucro, o limite temporal máximo de duração do ajuste, findo o qual deverá ser realizada licitação pública;

9.2.4. informe, na próxima prestação de contas da Infraero, sobre o cumprimento das medidas determinadas nos subitens 9.2.2 e 9.2.3 desta deliberação;”

Sobre o assunto, mediante Ofício nº 05091/2010/Geaud/Ciset-MD, de 6/5/2010, desta Ciset/MD, foi solicitado à Prai-Infraero encaminhar informações sobre exames realizados por aquela Superintendência, relativos ao exercício em questão (2009), em que se tenham constatado eventuais descumprimentos às determinações do Tribunal de Contas da União (TCU) contidas no item “9.2.3.” do Acórdão nº 1.315/2006 - TCU - Plenário, de 2/8/2006, bem como eventuais prorrogações de contratos de concessão uso de áreas comerciais em desacordo com a Norma Interna NI – 13.03/C (COM), de 18/7/2007, e com a Portaria Normativa nº 935/MD, de 26/6/2009, que aprova o novo Regulamento de Licitações e Contratos da Infraero.

Da mesma forma, foi solicitado encaminhar informações atualizadas sobre as providências adotadas pela Infraero para dar cumprimento à recomendação daquela Superintendência (cf. item 1.13 da Consolidação do Relatório de Auditoria nº 18/PRAI/2006) no sentido de anular o Termo Aditivo nº 013/07/(IV)/0057, que prorrogou, por mais 36 meses, a partir de 1º/2/2007, o contrato celebrado com a empresa GALI CENTER CONVÊNÊNCIA LTDA, bem como para instaurar novo processo licitatório para a concessão de uso da área, no implemento das determinações do TCU contidas no item “9.2.” do mencionado Acórdão nº 1.315/2006 - TCU - Plenário.

Sobre o questionamento, conforme informação contida na Nota Técnica nº 013/PRAI(AIPD/AIPD-4/2010, de 28/5/2010 encaminhada⁵⁸ pela Prai, nos exames realizados em 2009 na área comercial dos Aeroportos de Florianópolis e Macapá, e nas auditorias especiais realizadas nos contratos das empresas Dufry Ltda. e Gol Linhas Aéreas, nos Aeroportos de São Paulo/Guarulhos e Tancredo Neves/Confins, respectivamente, não constatou-se descumprimento à recomendação do TCU, acima transcrita.

⁵⁸ Mediante CF nº 12291/Prai(AIDP)/2010, de 28/10/2010.

Quanto a eventuais prorrogações de contratos de concessão de uso de áreas comerciais em desacordo com a Norma Interna NI – 13.03/C (COM), de 18/7/2007, e com a Portaria Normativa nº 935/MD, de 26/6/2009, que aprovou o novo Regulamento de Licitações e Contratos da Infraero, trouxe que nos contratos de concessão de uso de área analisados em que houve prorrogação após a efetivação da NI – 13.03/C e do RLCI, a prorrogação foi feita de acordo com estes normativos. Constatou-se, no entanto, prorrogações além do permitido na legislação em 3 (três) contratos do Aeroporto Internacional de Florianópolis, porém, em data anterior à de efetivação da NI – 13.03/C e do RLCI.

Por fim, quanto a informações acerca das providências adotadas pela Infraero para dar cumprimento às recomendações constantes do item 1.13 do Relatório de Auditoria Consolidado nº 18/PRAI/2006 para anulação do Termo Aditivo nº 013/07/(IV)/0057, a Gerência Comercial da Superintendência Regional do Sudeste informou, quando da sua manifestação às recomendações do Relatório de Auditoria nº 18/PRAI/2006 (anteriormente à consolidação do Relatório), que descabia a anulação, com fundamento nas justificativas apostas no Relatório anexo ao Despacho nº 018/CMGR/2007-C, de 31/05/2007.

Desta forma, a anulação não foi efetivada e, vencido o contrato em 31/1/2010, a empresa Gali Center Conveniência Ltda. negou-se a desocupar a área. Informou que em 15/1/2010 a empresa Gali Center Conveniência Ltda. ajuizou a Ação Ordinária nº 1074-60.2010.4.01.3400, perante a 15ª Seção Judiciária do Distrito Federal, requerendo a prorrogação do contrato de concessão. Foi concedida antecipação da tutela recursal, em decisão proferida nos autos do Agravo de Instrumento nº 0006851-41.2010.4.01.0000, do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, na qual foi determinado à Infraero que "se abstenha de adotar quaisquer medidas restritivas às atividades objeto do Contrato de Concessão TP 2.99.57.042-8 e seus Aditivos...".

Por sua vez, a Infraero interpôs, em 3/3/2010, a Ação de Reintegração de Posse com pedido de liminar nº 0001448-13.2010.4.03.6119, perante a Justiça Federal de Guarulhos/SP, com o fim de reaver imediatamente a área ocupada pela Gali Center Conveniência Ltda. Em 18/5/2010 foi exarada decisão, na qual deferiu-se o pedido de liminar requerido, nos seguintes termos⁵⁹, *verbis*:

Ante o exposto, DEFIRO O PEDIDO DE LIMINAR, determinando a expedição de mandado de imissão da INFRAERO na posse da área localizada junto ao Terminal de Passageiros 2, Piso Superior - Asa D, situado na Rodovia Hélio Smidt, s/nº, no Aeroporto Internacional de Guarulhos, CEP 07190-972. A partir do recebimento do mandado, mediante certidão do Oficial de Justiça, a ré terá o prazo improrrogável de 15 (quinze) dias para desocupar inteiramente o imóvel, de forma voluntária e pacífica, ficando desde já autorizado ao Sr. Oficial de Justiça, findo o prazo ora fixado, proceder ao arrombamento de portas e obstáculos, bem como requisitar força policial necessária para o cumprimento desta decisão judicial; de toda a diligência deverá ser lavrada certidão de constatação e descrição. Finalmente, a partir da data da publicação desta decisão, a parte autora terá o prazo de 5 dias para promover a citação da parte ré, a fim de responder a esta demanda, conforme disposto no art. 930 do CPC.P.R.I.C.

A Coordenadoria Jurídica do Aeroporto de São Paulo/Guarulhos informou, em 20/5/2010, que está aguardando a intimação da decisão. No que pertine à instauração de novo processo licitatório para a concessão de uso de área, a Coordenadoria Jurídica do Aeroporto de São Paulo/Guarulhos participou-nos, em 20/5/2010, que "a área comercial informou que a área não será mais licitada porque será usada como área operacional para aumento da área de embarque internacional, juntamente com a área vizinha que atualmente é ocupada pela [empresa] Amalfi e que também é objeto de pedido de reintegração de posse.". Portanto, não haverá novo processo licitatório para a concessão de uso da área até então ocupada pela empresa Gali Center Conveniência Ltda.

⁵⁹ Decisão liminar transcrita do portal informatizado da Justiça Federal de Guarulhos/SP – www.jfsp.jus.br.

CZ

N

Fal.

A referida Nota Técnica conclui com a informação de que, em cumprimento às determinações do TCU, constantes do item 9.2 do Acórdão nº 1.315/2006, incluiu-se no novo Regulamento de Licitações e Contratos da Infraero - RLCI, aprovado pela Portaria Normativa nº 935/MD, de 26/06/2009, e publicado no Diário Oficial da União em 29/06/2009, os procedimentos a serem adotados no âmbito da Empresa com relação aos remanejamentos de áreas.

b) Acórdão 1.324/2009 TCU – Plenário, item 9.4.2.

Conforme determinação do TCU e com vistas à instrução dos exames de auditoria de gestão na Empresa, inseriu-se análise das informações apresentadas pela Infraero quanto à arrecadação e repasse às administradoras das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea, *verbis*:

“9.4.2. por intermédio de seu Controle Interno, insira no escopo da auditoria de gestão realizada na Infraero análise pormenorizada das informações apresentadas quanto à arrecadação e repasse às administradoras das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota”

Para melhor compreensão das análises separou-se os assuntos em tópicos a seguir descritos:

1. Instrumentos regulatórios relativos às retenções dos recursos decorrentes das cobranças das tarifas TAN, TAT e Ataero.

De pronto, trago à baila outra determinação daquela corte de Corte de Contas⁶⁰, também a cargo desta Ciset/MD, no sentido de:

“9.1 Determinar ao Ministério da Defesa que:

(...)

9.1.2. institua, por meio de sua Secretaria de Controle Interno, procedimento periódico e específico tendente a averiguar a conformidade dos atos de gestão da INFRAERO relativos às retenções dos recursos decorrentes das cobranças das tarifas TAN, TAT e ATAERO;”

Com efeito, foi instituído procedimento periódico específico para averiguar a conformidade dos atos de gestão da Infraero, relativos às retenções e distribuição dos recursos decorrentes das cobranças das tarifas TAN, TAT e Ataero. O resultado do primeiro exame culminou na emissão da Nota 37/2007/Geaud/Ciset/MD, de 11/10/2007.

Ainda na mesma nota foi referenciada análise da legislação que instituía e regulava as tarifas de navegação aérea e, da mesma forma os instrumentos que regulavam a repartição dessas receitas, conforme descrito a seguir:

De início, a Lei nº 6.009, de 26/12/1973, previu a tarifação sobre a utilização das facilidades à navegação aérea, conforme abaixo:

“Art. 8º A utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionadas pelo Ministério da Aeronáutica, está sujeita ao pagamento da tarifa de uso das comunicações e dos auxílios a navegação aérea em rota.

Parágrafo único. A tarifa de que trata este artigo será aprovada pelo Ministro da Aeronáutica, mediante proposta do órgão competente do Ministério da Aeronáutica, para aplicação geral em todo o território nacional.”

Posteriormente o Decreto-Lei nº 1.896, de 17/12/1981, que tratou da utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, detalhou em seu art. 2º as tarifas de que se trata, *verbis*:

“I – Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea devida pela

⁶⁰ Acórdão nº 2.420/2006/TCU – Plenário, do Tribunal de Contas da União, item 9.1.2.

utilização dos serviços de informações aeronáuticas, tráfego aéreo, meteorologia, facilidades de comunicações, auxílio à navegação aérea e outros serviços auxiliares de proteção ao voo proporcionados pelo Ministério da Aeronáutica ou por empresa especializada da Administração Federal Indireta, a ele vinculada; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

II - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em área Terminal de Tráfego Aéreo: devida pela utilização dos serviços de tráfego aéreo, facilidades de comunicações, auxílio para aproximação, pouso e decolagem em áreas terminais de tráfego aéreo, proporcionados pelo Ministério da Aeronáutica ou por empresa especializada da Administração Federal Indireta a ele vinculada; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave.”

O Decreto nº 86.864, de 21/1/1982, regulamentou o Decreto-Lei nº 1.896 e detalhou em seu art. 2º as tarifas de que se trata, *verbis*:

“Art. 1º A utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, observará as normas e condições estabelecidas neste Decreto, além das disposições legais vigentes que lhe sejam aplicáveis.

Art. 2º A efetiva utilização de instalações e serviços de que trata o artigo anterior está sujeita do pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

Parágrafo único. Os valores que entram na formação dos preços a que se refere este artigo são representados por:

- Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Área em Rota.

(...)

Art. 4º Os valores das Tarifas a que se refere o parágrafo único do artigo 2º deste Decreto serão fixados pelo Ministro de Estado da Aeronáutica, mediante proposta do Departamento de Aviação Civil, para aplicação em todo território nacional.

§ 1º O processamento da cobrança dos valores referidos neste artigo será regulado pelo Ministro de Estado da Aeronáutica, por proposta do Departamento de Aviação Civil, que levará em consideração o interesse aeronáutico e dos usuários dos serviços sobre os quais incidem as tarifas.”

Relativamente aos critérios para cálculo e cobrança das tarifas em referência, permanecem em vigor os seguintes dispositivos: a) Lei 7.920, de 12/12/1989, que criou o Adicional de Tarifa Aeroportuária de 50% sobre os valores das tarifas já devidas pelos usuários para aplicação em melhoramento, reaparelhamento, reforma, expansão, depreciação das instalações aeroportuárias e de rede de telecomunicações e auxílios à navegação aérea; b) Portaria nº 1/SDAD, de 30/5/2005, do Subdepartamento de Administração do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – Decea, Órgão do Comando da Aeronáutica, que estabelece critérios e procedimentos para o cálculo e a cobrança das tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação em Rota; e, c) Portarias nº 1/SDAD e nº 2/SDAD, ambas de 10/3/2006, que estabelecem os valores domésticos e os valores internacionais dessas tarifas, respectivamente.

Registram-se, da mesma forma, os instrumentos regulatórios quanto à repartição das receitas tarifárias de Uso das Comunicações, dos Auxílios à Navegação em Rota e do seu adicional tarifário de 50%, em comento, conforme a seguir:

a) Portaria nº R-815/GM4, de 29/12/1998, do então Ministério da Aeronáutica. Dispõe sobre os programas que visam à eficiência e ao aprimoramento da operação, da manutenção e da infra-estrutura de suporte à navegação aérea e às atividades de controle do espaço aéreo, *verbis*:

“Art. 1º - Os programas que visam à eficaz e eficiente operação e manutenção, bem como ao aprimoramento da infra-estrutura de apoio à navegação aérea e às atividades de

controle do espaço aéreo terão como suporte orçamentário, dentre outros, os recursos provenientes das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota, do Sistema de Proteção ao Vôo em operação no país. Estas tarifas constituem receitas depositadas no Fundo Aeronáutico, administradas pelo Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único – Constituem, também, receitas depositadas no Fundo Aeronáutico, administradas pelo Ministério da Aeronáutica, as provenientes da aplicação do Adicional das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota, de que trata a Lei 7.920, de 12 de dezembro de 1989.

Art. 2º - O Estado-Maior da Aeronáutica – EMAER é o órgão responsável pela coordenação geral e controle dos programas de aplicação dos recursos a que se refere esta Portaria. Para atingir esse objetivo, emitirá as instruções relativas às sistemáticas a serem adotadas pelos órgãos envolvidos, para a elaboração dos planejamentos, mecanismos de acompanhamento e controle, previsões de receitas, cronogramas de eventos e outros aspectos considerados necessários.

Art. 3º – Os programas de aplicação de recursos a que se refere o art. 2º serão submetidos à aprovação do Ministro de Estado da Aeronáutica, pelo EMAER, até o dia 31 de janeiro de cada ano, para aplicação no exercício seguinte, a fim de serem inseridos nos planejamentos orçamentários plurianuais e anual.

(...)

Art. 4º – A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO como agente arrecadador do Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação em Rota – SUCOTAP, deverá recolher à Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica – SEFA, no décimo, no vigésimo e no último dia útil de cada mês, as importâncias referidas no art. 1º e seu parágrafo único desta Portaria, encaminhando o demonstrativo analítico correspondente ao recebimento do respectivo período, das Tarifas e de seus Adicionais fornecendo, inclusive, os documentos comprobatórios.

Art. 5º – O Ministro de Estado da Aeronáutica, dentro do planejamento global por ele aprovado, poderá destinar à INFRAERO parcela dos recursos financeiros de que trata o “caput” do art. 1º desta Portaria, em proveito do Sistema de Proteção ao Vôo da Aeronáutica.”

b) Ofício Nº 01/EMAER/R 81, de 26 de janeiro de 1999, do Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica encaminhado ao Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero, acerca de providências preliminares relativas às Portarias nºs R-815, R-816 e R-817GM4, *verbis*:

“Com a finalidade de desencadear as providências, preliminares, relativas ao gerenciamento dos recursos financeiros que serão arrecadados em função das Portarias objeto deste expediente, o Ministro da Aeronáutica aprovou as “Recomendações” constantes dos Estudos nºs R-001, R-002 e R003/SEFA/99, até que sejam expedidas as instruções definitivas, de acordo com o previsto nas Portarias em tela.

2. Assim sendo, essa Empresa deverá observar os seguintes procedimentos:

2.1. No tocante à Portaria nº R-815/GM4/98 (art.1º), a INFRAERO depositará os recursos financeiros arrecadados, correspondentes às Tarifas PAN/PAT, no Fundo Aeronáutico, de acordo com o art. 4º da citada Portaria, retendo, na Empresa, até 41% (quarenta e um por cento) da arrecadação mensal, não ultrapassando, no mês, o montante de R\$ 7.500.000,00 (sete milhões e quinhentos mil reais) e no ano, o valor de R\$ 90.000.000,00 (noventa milhões de reais).

2.2. No que diz respeito aos recursos referentes ao parágrafo único, do Art. 1º da Portaria nº 815/GM4/98 - “adicional das tarifas PAN/PAT” - a INFRAERO depositará no Fundo Aeronáutico, o total arrecadado (100%).

Parágrafo único – Constituem, também, receitas depositadas no Fundo Aeronáutico, administradas pelo Ministério da Aeronáutica, as provenientes da aplicação do Adicional das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em



Rota, de que trata a Lei 7.920, de 12 de dezembro de 1989.”

(...)

3. Caso ocorram mudanças no comportamento das arrecadações ou mesmo óbices relativos aos créditos orçamentários, este EMAER adequará os valores constantes deste documento à nova situação.

4. Na oportunidade, transmito a V. Exa as seguintes recomendações complementares, também aprovadas pelo Ministro da Aeronáutica:

a) O DAC, DEPV, CISCEA e INFRAERO deverão reformular os seus planejamentos para 1999, dentro das limitações aprovadas, enviando-os ao EMAER, até o dia 19 FEV 99, para aprovação;

b) O EMAER estabelecerá um Grupo de Trabalho- GT para propor as instruções relativas às sistemáticas previstas nos Art.2º das Portarias nº R-815 e R-816/GM4/98, com aplicação para o ano 2000;

c) No planejamento de gastos para o exercício financeiro de 2000, deverão ser considerados os mesmos valores estipulados para 1999, a princípio;

(...)”.

c) Ofício Nº 11/2SC/1605, de 27 de outubro de 1999, do Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica encaminhado ao Presidente da Infraero aumentando o limite de retenção da arrecadação das tarifas PAN/PAT, *verbis*:

“Considerando que esse limite já foi atingido no mês de setembro, em razão do aumento da arrecadação mensal em relação ao montante previsto no início do ano, segundo estudo elaborado pela SEFA e encaminhado ao EMAER, fica a INFRAERO autorizada a elevar o referido limite de R\$ 90 milhões para R\$ 108 milhões, retendo na empresa até 41% (quarenta e um por cento) da arrecadação mensal, não ultrapassando, no mês, o montante de R\$ 9 milhões.”.

d) Portaria nº R-1058/GC5, de 22 de novembro de 2005, do Comando da Aeronáutica. Reformulou a sistemática de indenização dos serviços prestados pelo Comando da Aeronáutica, na coleta de dados, processamento, cobrança e demais serviços correlatos, relativos às Tarifas e respectivos adicionais, processados pelo Sistema Unificado de Cobrança de Tarifas Aeroportuárias e de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (SUCOTAP), que, dentre outras coisas resolveu:

“Art. 1º - Autorizar a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO), a deduzir 8% (oito por cento) de toda a arrecadação realizada, mensalmente, pelo Sistema Unificado de Cobrança das Tarifas Aeroportuárias e de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (SUCOTAP) relativa às tarifas de Pouso e de Permanência e as de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota e seus respectivos Adicionais Tarifários, como indenização pelos serviços prestados na coleta de dados, processamento e faturamento, arrecadação e demais serviços complementares.”

A Infraero, dada a ausência de normas, haja vista o EMAER não ter estabelecido o Grupo de Trabalho conforme definido no item “b” do parágrafo 4º do Ofício Nº 01/EMAER/R 81, com atribuição de propor as instruções relativas às sistemáticas previstas no art. 2º das Portarias nº R-815 e R-816/GM4/98, com aplicação para o ano de 2000 e seguintes, permaneceu aplicando, a partir do exercício de 2000, para cálculo e repasse do rateio das tarifas TAN, TAT e Ataero a elas relacionados, retenção de 41% das tarifas TAN e TAT, sem limitação de valores. Argumenta a empresa que a limitação da retenção a ela permitida, de R\$ 90 milhões e depois de R\$ 108 milhões, estabelecida pelos Ofícios Nº 01/EMAER/R 81 e Nº 11/2SC/1605, ambos do Estado-Maior da Aeronáutica, só vigoram para o ano de 1999.

(Z)

74

74

Em função de não ter havido edição de outros normativos acerca do assunto, a Infraero manteve o procedimento existente e deixou de aplicar os limitadores citados nos Ofícios Nº 01/EMAER/R 81 e Nº 11/2SC/1605.

A despeito da inadequação de regulação do tema por meio de ofícios, o TCU, no mesmo Acórdão 2.420/2006-TCU-Plenário, item 9.1.1, determinou ao Ministério da Defesa que o substituísse por instrumento jurídico adequado à regulação dos assuntos inerentes ao SISCEAB.

Sobre o assunto, por meio do Memorando nº 109/SAC-MD, de 17/3/2010, a Secretaria de Aviação Civil (SAC) encaminhou a Nota Informativa nº 002/ASSESSORIA/SAC-MD, de 17/12/2009, abordando, dentre outras, esta questão. Sobre o assunto o documento comenta as tratativas tomadas no decorrer do período de 2006 a 2009 e conclui que, em virtude do Acórdão nº 1.324/2009-TCU-Plenário, de 19/6/2010, aquela Secretaria considera recomendável a edição de uma Portaria Normativa do Ministério da Defesa para atender a determinação do TCU. Dessa forma, a Infraero, segue efetuando o rateio com essa mesma sistemática.

Depois disso, estes instrumentos regulatórios sofreram alterações no que se refere aos cálculos, bem como na redefinição dos entes arrecadadores das tarifas. A primeira alteração relevante se refere ao cálculo da repartição das tarifas TAN e TAT. A repartição da dedução do percentual de 8% foi redefinida, para o período de 26/6/2008 a 31/12/2008, relativa taxa de administração do Sucotap, mediante Portaria nº 372/MD, de 25/6/2008, antes regulada pela Portaria nº R-1058/GC5, de 22/11/2005, e extinta, a partir de 1/1/2009.

Por conseguinte, mediante Portaria 948/GC5, de 29/12/2008, houve alteração da cobrança e arrecadação das tarifas TAN, TAT e Ataero relativas a sobrevoos sem pouso, ocorridos no espaço aéreo sob jurisdição brasileira, que a partir de janeiro de 2009 passou a ser realizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), órgão da estrutura do Comando da Aeronáutica.

Da mesma forma, a Portaria 1.158/GC5, de 11/12/2009, definiu que a partir de 1/1/2010 a cobrança e arrecadação das tarifas TAN, TAT e Ataero relativas a voos das aeronaves de empresas de transporte aéreo registradas para atividades pertinentes ao grupo I (Aviação Regular), é de competência do Decea.

Com essas alterações o Decea passou a cobrar e arrecadar a maior fatia dos valores das tarifas TAN e TAT e do próprio Ataero, restando para Infraero a cobrança e arrecadação da aviação do grupo II (Aviação Geral). Diante disso, a partir de 1/1/2010, cabe ao Decea repassar os 41% dos valores arrecadados das tarifas TAN e TAT, que cabem à Infraero.

E, relativamente aos valores arrecadados pela Infraero de TAN, TAT e Ataero referentes à aviação do grupo II, cabe à Infraero repassar os valores. Além desses dois entes, há ainda outras entidades como prefeituras e concessionários de prefeituras e governos estaduais que administram torres de controle e que manipulam valores muito pequenos em relação aos montantes que envolvem a arrecadação total. Entretanto, da mesma forma devem repartir e repassar valores conforme prevê a legislação.

Cumprir informar que além dessa legislação citada, há outras leis, decretos, portarias, instruções de aviação civil, instruções do comando da aeronáutica, resoluções da Agência Nacional de Aviação Civil e outros instrumentos que também disciplinam tarifação do TAN e do TAT, bem como de outras tarifas aeroportuárias.

7.2.2. Avaliação da conformidade da gestão na retenção de recursos advindos das tarifas TAN, TAT e Ataero

Do procedimento para averiguar a conformidade dos atos de gestão da Infraero, relativos às retenções e distribuição dos recursos decorrentes das cobranças das tarifas TAN, TAT e Ataero, culminou na emissão da Nota 37/2007/Geaud/Ciset/MD, de 11/10/2007, como resultado do primeiro exame. Foram tomadas as ações, descritas no Quadro-Resumo encaminhado à 3ª Secretaria de Controle Externo (3ª Secex) do TCU, mediante Ofício nº 2.849/2007/Geaud/Ciset-MD, de 9/4/2007.

Essas ações foram: a) Reunião na Infraero para obtenção de dados relativos à arrecadação das tarifas TAN, TAT e Ataero; b) Solicitação, à Infraero, dos dados da arrecadação e repasse dos valores das tarifas TAN, TAT e Ataero, contidos no Sistema “Smartstream”, e do Razão contábil pertinente, para averiguação da conformidade dos dados apresentados e, c) Treinamento de servidores da Ciset-MD sobre o sistema financeiro “Smartstream” e disponibilização do Sistema, Perfil Consulta, para os servidores da Ciset-MD.

Quanto à ação do item “c” cumpre registrar que embora tenham sido envidados esforços para sua implementação, a ação não logrou êxito em virtude de limitações das áreas de segurança das informações do MD e da Infraero, no entanto, decidiu-se que quando da realização dos exames, seriam realizados mediante visitas *in loco* à Infraero e, dessa forma, não houve prejuízo.

De forma a melhor entender o funcionamento prático em adoção pela Infraero, das rotinas acerca da arrecadação e repasses das tarifas em comento, foi realizado no primeiro exame, acompanhamento, “*in loco*”, no Aeroporto Internacional de Brasília – SBBR, nos dias 26, 27, 30 e 31/7/2007, das rotinas de arrecadação a partir de dados reais das chegadas e saídas de voos.

Os dados de monitoramento e controle dos pousos e decolagens são recebidos dos controladores da torre, mediante Sistema de Gerenciamento de Torre de Controle de Aeródromo (SGTC), sob gestão do Comando da Aeronáutica. A partir dos registros desses dados, à época de 2007⁶¹, o Centro de Operações Aeroportuárias (COA), mediante Sistema SITIA, recepcionava os dados e acrescia outros, como local de estacionamento, tempo de permanência em solo, categoria da aeronave, etc.

Essa rotina se dá por meio informatizado e acompanhamento visual realizado por técnicos da Infraero, no âmbito da área de operações, da Diretoria de Operações. Assim, são gerados os dados e relatórios para seus próprios controles e também para coordenação de tarifação do Aeroporto, área integrante da Diretoria Financeira da Empresa. Esses dados são conferidos e confrontados com os inseridos no Sistema “Smartstream” módulo faturamento e assim, dentre outros detalhes, é que são faturadas e arrecadadas as tarifas TAN, TAT e seu respectivo Ataero.

Os testes desse monitoramento ficaram restritos ao acompanhamento em Brasília, uma vez que foi informado pela Infraero, à época, que as rotinas e sistemas de cada aeroporto eram bastante dispares quanto ao tratamento e produção dos dados e, diante da iminência de modificação dos sistemas, foram concentrados testes nos dados de retenções e repasses dos recursos decorrentes das tarifas TAN, TAT e seu respectivo Ataero, já inseridos no Sistema Smartstream.

Naquela ocasião, cerca da metade dos aeroportos administrados pela Infraero dispunha de sistema que oferecia dados reais por meio de sistema informatizado. No caso de Brasília, o sistema SITIA, e nos outros, o Sistema Integrado de Soluções Operacionais/ Banco de Dados Operacionais (SISO/BDO).

⁶¹ Atualmente está em uso o Sistema Integrado de Soluções Operacionais (SISO/BDO)

C2
M
Fad

Dos testes realizados no Sistema “Smartstream”, com o objetivo de confirmar as informações sobre os repasses das tarifas em comento, verificamos que são calculados pelos valores efetivamente recebidos pela Infraero e a partir de teste com a seleção aleatória de faturas liquidadas, no âmbito de toda a empresa. Procedemos ao acompanhamento dos cálculos, para fins de rateio e repasse dos valores arrecadados de TAN, TAT e ATAERO, e os convalidamos.

Como exemplo, utilizamos valores hipotéticos para demonstrar como ocorriam, antes da alteração na legislação, o rateio e o repasse dos recursos. Partindo de um recebimento efetivo de R\$ 1.000,00 (um mil Reais) referente a Tarifas TAN, TAT e o respectivo Ataero, obtém-se o valor de R\$ 666,67 correspondente a tarifas e R\$ 333,33 correspondentes Ataero. Do valor total arrecadado, 8% (oito por cento) eram retidos pela Infraero e utilizados para indenizar os serviços prestados na coleta de dados, processamento e faturamento, arrecadação e demais serviços correlatos conforme o art. 1º da Portaria nº R-1058/GC5.

Assim, dos R\$ 1.000,00 arrecadados, R\$ 80,00 serviam para indenizar estes serviços. Dos R\$ 920,00 restantes, 1/3, portanto R\$ 306,66, correspondiam ao Ataero, integralmente devido ao Comando da Aeronáutica. Do restante, R\$ 613,34, 41% pertenciam à Infraero e 59% ao Comando da Aeronáutica, portanto, R\$ 251,47 e R\$ 361,87 respectivamente.

Ao repassar os valores para o Comando, mediante Guia de Recolhimento da União (GRU), a Infraero ainda retinha o valor correspondente à CPMF, enquanto vigente esta contribuição, pela movimentação dos recursos.

Dos exames e análises dos registros do Sistema “Smartstream”, no período de janeiro de 2007 a dezembro de 2009, verificamos os parâmetros estabelecidos por teste amostral aleatório, a partir das faturas recebidas, conforme já mencionado, com o objetivo de convalidar as parcelas de cada ente envolvido. Procedeu-se manualmente aos cálculos da repartição das tarifas TAN, TAT e seu respectivo Ataero, com os percentuais aplicáveis de acordo com os instrumentos regulatórios de cada época e confrontamos os resultados com os informados no Sistema “Smartstream”. Não foram encontradas divergências de valores.

Da mesma forma, confrontamos inclusão desses valores com os “*Demonstrativos dos Valores Repassados – Tarifas de Navegação Aérea*”, documento gerado no Sistema “Smartstream”, bem como com as Guias de Recolhimento da União – GRU autenticadas. Não verificamos divergências. Assim, tem-se que os elementos constitutivos dos testes amostrais realizados apresentaram conformidade do montante repassado para o Comando da Aeronáutica, relativo ao período em questão.

Há valores glosados que em parte se referem a pagamentos indevidos por clientes da Infraero e, dessa forma, posteriormente a eles devolvidos. A composição desses valores glosados também consta dos dados do Sistema “Smartstream”. A Infraero informou que outra parte das glosas referiam-se a despesa mensal com o Contrato Gennari, de terceirização de serviços no Comando da Aeronáutica, pago pela Infraero. O referido contrato Gennari, encerrado em abril de 2007, se tratava de acordo que remonta à época em que a Infraero era vinculada ao Comando, sendo que esta Ciset-MD já havia se manifestado pela sua situação irregular.

Além dos extratos do Sistema “Smartstream”, foram examinadas as GRUs que comprovam os créditos efetuados ao Comando da Aeronáutica. No entanto, conforme já assinalado nos exames anteriores (Nota nºs 37/2007/Geaud/Ciset-MD, 01/2008/Geaud/Ciset-MD e 035/2008/Geaud/Ciset-MD) e 090/2008/Geaud/Ciset-MD), verificamos que a Infraero vem recolhendo os valores referentes ao segundo decêndio de cada mês, no primeiro dia útil ao do encerramento do decêndio em vez de no último dia útil de cada mês, conforme regula o art. 4º da Portaria R-815/GM4, de 29 de dezembro de 1998.

No quadro a seguir, observam-se os valores repassados, no exercício de 2009:

2
mu
FAR



(Demonstrativo sintético dos valores repassados em R\$ 2009)

Valor Bruto Faturado (Regime de competência)	Valor Bruto Arrecadado (Regime de competência)	Valor Repassado (Regime de Caixa)	
		Tarifa TAN/TAT	Ataero TAN/TAT
969.718.995,38	969.864.557,67	378.198.765,28	315.299.002,66

Embora não se tenha verificado divergências de valores nos testes amostrais realizados, ressaltamos que esses testes ficaram restritos aos dados de retenções e repasses dos recursos decorrentes das tarifas TAN, TAT e seu respectivo Ataero, já inseridos no Sistema Smartstream.

Sobre o recolhimento dos valores referentes ao segundo decêndio de cada mês que vinham ocorrendo no primeiro dia útil ao do encerramento do decêndio em vez de no último dia útil de cada mês (cf. Portaria R-815/GM4, art. 4º, de 29/12/1998 e Portaria 01/VIDEX, de 25/4/2003), objeto de ressalva consignada no Relatório Preliminar de Auditoria de Contas Anual, de 16/9/2010, a Infraero encaminhou⁶² documento informando que mediante CF 23707/DFFI(FIGT)/2010, de 21/9/2010, novo cronograma foi enviado a Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica (SEFA) corrigindo o anterior.

Por isso, consideramos que a determinação contida no item 9.5.2. foi agora atendida. Acrescentamos que exames futuros a respeito deste aspecto serão levados a efeito para comprovação da implementação da medida.

7.2.3. Avaliação relativa à cobrança de tarifas aeroportuárias, de uso das comunicações e de auxílio à navegação aérea em rota

A Prai/Infraero realizou auditoria nos Aeroportos de João Pessoa e Recife, no período 2 a 6/8/2010, com escopo específico de averiguar a conformidade dos atos de gestão da Infraero relativos à arrecadação e às retenções dos recursos decorrentes das cobranças das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota e respectivos Ataero (TAN e TAT), em cumprimento ao item 9.5.4. do Acórdão 1.324/2009-TCU-Plenário.

Esses exames foram acompanhados por representante desta Ciset-MD a fim de verificar, *in loco*, os procedimentos adotados nos aeroportos quanto ao tratamento das informações de operações de voos, desde o seu início até o fechamento do faturamento, ou seja, a inclusão dessas operações no Sistema Smartstream. Os atos de gestão que se desenrolam depois do fechamento dos dados no Sistema Smartstream já foram analisados no subitem anterior.

Importante destacar que os exames da Prai/Infraero abrangeram o período de 1º/3/2010 a 31/3/2010 e serão consubstanciados em relatório consolidado de auditoria. Os exames focam os achados concretos, ou seja, identifica voos não faturados, falhas de procedimentos, voos faturados com dados incorretos etc., buscando sua correção mediante recomendações para adoção de providências por parte dos responsáveis auditados. As análises da Prai-Infraero sobre os exames relativos às tarifas TAN e TAT ainda estão em curso. A análise da Ciset-MD, por sua vez, busca neste caso, avaliar a gestão sistêmica relativa ao faturamento e arrecadação das tarifas no âmbito da Infraero.

Importa informar, também, que a partir dessa avaliação, foi possível verificar que a base de dados utilizada para tarifação aeroportuária referente a pouso e permanência é bastante similar a base de dados para tarifas de comunicações e dos auxílios à navegação aérea e seus Ataeros, pois todas utilizam, na origem, os dados das torres de controle dos aeródromos e dos

⁶² CF 23900/DFFI/DOGP/2010, de 22/9/2010.

cadastros de aeronaves. Portanto, se verificada qualquer inconsistência em faturamento de pouso, potencialmente será verificada inconsistência nos faturamentos de TAN e TAT e no Ataero.

As inconsistências verificadas estão assim, sinteticamente, subdivididas:

Operações da 1ª quinzena de março de 2010 no Aeroporto de Recife/Guararapes

Grupo I – Aviação Regular	Quantidade de Operações	%
Quantidade de Operações	1102	100,00%
Operações faturadas com divergência de Equipamento	11	1,00%
Operações faturadas intempestivamente*	74	6,72%
Operações não faturadas	70	6,35%

*Essas operações tiveram o faturamento levado a efeito em decorrência da ação de controle.

Operações de 1º a 31 de março de 2010 no Aeroporto de Recife/Guararapes

Grupo II – Aviação Geral	Quantidade de Operações	%
Quantidade de Operações	587	100,00%
Operações faturadas com divergência de Equipamento*	254	43,27%
Operações não faturadas	9	1,53%

*Essas operações não acarretaram em erro no faturamento. A inconsistência está no cadastro do Sistema SISO/BDO local.

Assim, nas operações do Grupo I no Aeroporto de Recife/Guararapes foram constatadas inconsistências que representam 14,07% das operações e nas do Grupo II, 1,53%.

Operações da 1ª e 2ª quinzena de março de 2010 no Aeroporto Internacional de João Pessoa/PB

Grupo I – Aviação Regular	Quantidade de Operações	%
Quantidade de Operações	296	100,00%
Operações faturadas com divergência de Equipamento	4	1,35%
Operações faturadas intempestivamente	68	22,97%
Operações não faturadas	1	0,34%

Operações de 1º a 31 de março de 2010 no Aeroporto Internacional de João Pessoa/PB

Grupo II – Aviação Geral	Quantidade de Operações	%
Quantidade de Operações	113	100,00%
Operações faturadas com divergência de Equipamento*	16	43,27%
Operações faturadas intempestivamente	30	26,55%
Operações não faturadas	1	0,88%

*Essas operações não acarretaram em erro no faturamento. A inconsistência está no cadastro do Sistema SISO/BDO local.

Dessa forma as operações do Grupo I no Aeroporto Internacional de João Pessoa/PB foram constatadas inconsistências que representam 24,66% das operações e nas do Grupo II, 27,43%.

Ainda, quanto aos trabalhos de auditoria realizados pela Prai/Infraero em períodos anteriores, com escopo específico nas Tarifas de Pouso, Permanência e Embarque, verificamos que os exames culminaram nas Consolidações dos Relatórios de Auditoria nº 002/PRAI(AIAG)/2008, no período de 10 a 14/3/2008, nº 004/PRAI(AIAG)2008, no período de 14 a 18/4/2008, nº 041/PRAI(AIAG)2008, no período de 24 a 28/11/2008, nº 042/PRAI(AIAG)2008, no período de 8 a 12/12/2008 e nº 009/PRAI(AIAG)/2009, no período de 11 a 15/5/2009, referentes a exames no Aeroporto Internacional de Recife, Aeroporto Santos

Dumont, Aeroporto de Teresina/Senador Petrônio Portela, Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha (Carlos Drummond de Andrade) e Aeroporto Internacional de Macapá (Alberto Alcolumbre), respectivamente.

Apesar de esses trabalhos não abrangerem o escopo das tarifas TAN, TAT e seu respectivo Ataero, conforme já observado, a base de dados utilizada operacionalmente para tarifação e faturamento destas tarifas é bastante similar à base de origem de dados das tarifas de pouso e permanência. Dos achados recorrentes desses relatórios consolidados, descrevemos a titulação sucinta acerca de cada um deles:

- Divergências entre informações do SGTC e SISO;
- Divergências de cadastro nos sistemas Smartstream e o SISO/BDO;
- Operações faturadas com erro de tipo de aeronave;
- Divergências entre informações do SISO/BDO e o Smartstream;
- Registro de pouso e movimentação de aeronaves intempestivo;
- Divergências entre informações de equipamentos no Smartstream e SISO/BDO, em comparação com os informados pela ANAC;
- Ausência de cadastro de proprietário de aeronaves no SISO/BDO;
- Inclusões intempestivas no sistema de faturamento;
- Operações realizadas e não faturadas;
- Ausência de procedimento de conferência posterior ao faturamento;
- Mensagens de erro pendentes de regularização;
- Operações faturadas e não encontrados no SISO/BDO; e
- Ausência de registros de conferência do SISO/BDO e SGTC.

Das análises desses trabalhos da Prai-Infraero, em confronto com as análises agora realizadas referente aos Aeroportos de Recife/Guararapes e Internacional de João Pessoa/PB, verificamos que as inconsistências apontadas decorrem sistematicamente de discrepâncias entre informações do SGTC e SISO/BDO, e deste com o Smart Stream/Billing, seja no registro de operações, seja nos seus cadastros. De acordo com as normas e instruções da Empresa, estas inconsistências são tratadas de forma manual⁶³, pelas áreas operacional, financeira e de navegação aérea, de cada um dos aeroportos.

No caso das discrepâncias entre informações do Sistema de Gerenciamento da Torre de Controle (SGTC) e do Sistema Integrado de Soluções Operacionais/ Banco de Dados Operacionais (SISO/BDO), conforme CF CIRC nº 18948/DFFI/DOGP/DONA/2009, de 31/8/2009, endereçada a todos os aeroportos, os operadores dos Centros de Operações Aeroportuárias (COA) devem: 1) executar a conferência diária entre o SISO e o SGTC; 2) efetivar as correções necessárias no SISO e, quando for o caso, solicitar as correções no SGTC e, 3) registrar, em campo próprio no SISO, análise realizada em cada discrepância identificada, indicando o responsável, data e hora de validação.

Sobre esse assunto, mediante solicitação de auditoria⁶⁴, foram requeridas e apresentadas pela Infraero as mensagens não verificadas das discrepâncias entre o SGTC e o SISO, conforme módulo "Discrepâncias entre SGTC e o SISO" (SMAP) do SISO, no período de 1º/9/2009 a 31/12/2009. Mediante CF nº 2113/DFFI/DOGP/2010, de 27/8/2010, da Superintendência de Finanças e da Superintendência de Gestão Operacional foi encaminhado arquivo contendo 592.313 linhas de discrepâncias pendentes de regularização.

Ainda sobre as discrepâncias entre informações do Sistema de Gerenciamento da Torre de Controle (SGTC) e do Sistema Integrado de Soluções Operacionais/ Banco de Dados Operacionais (SISO/BDO), além das mensagens não verificadas, foi solicitado também

⁶³ CF CIRC nº 18948/DFFI/DOGP/DONA/2009, de 31/8/2009 e Norma Interna NI 5.09 (FIN) de 5/8/2009.

⁶⁴ Solicitação de Auditoria de Gestão nº 08/09/2010 (Infraero) de 18/8/2010.