

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Identificar necessidades de treinamento	DOMN/MNSA	01/01/2009 a 31/03/2009	Concluído
Ampliar a abrangência dos cursos corporativos	DOMN/MNSA	01/01/2009 a 30/06/2009	Concluído
Promover a realização dos eventos treinamentos programados	DOMN/MNSA	01/01/2009 a 31/12/2009	Concluído
Promover a aprovação dos recursos financeiros necessários para o desenvolvimento das atividades de manutenção	DOMN/MNSA	01/01/2009 a 31/12/2009	Concluído
Revisar e atualizar o MAGES - Manutenção	DOMN/MNSA	01/01/2009 a 30/08/2009	Em andamento

Quadro 167: Plano de ação da iniciativa 10.3.1.1

Fonte: Superintendência de Manutenção – DOMN

Objetivando prever e prover, progressivamente, meios financeiros, humanos, materiais e treinamento para garantir a disponibilidade da infraestrutura, com níveis de excelência até 2012, foram realizadas as seguintes ações:

- ✓ Identificação das necessidades de treinamento para o ano de 2009 com um acréscimo de 53% no quantitativo de participantes em relação a 2008, totalizando 360 empregados treinados.
- ✓ Realização de 107,40% dos recursos inicialmente orçados para o respectivo ano, havendo, desta forma a suplementação de recursos para às atividades de manutenção.
- ✓ Iniciada a atualização do Manual de Gestão de Manutenção (MAGES), não sendo finalizada no mesmo ano, em função das várias alterações ocorridas na estrutura organizacional da Empresa, com repercussão na estrutura da área de manutenção, estando em fase final de revisão.

Iniciativa 10.3.1.2: Implementar soluções corporativas para assegurar a disponibilidade dos Carros Contra-Incêndio, com confiabilidade, celeridade e economicidade.

Responsável: Superintendência de Manutenção – DOMN.

Situação Atual: Baixa disponibilidade e manutenção não adequada dos Carros Contra-Incêndio.

Situação Desejada: Elevada disponibilidade e excelência de qualidade nos serviços de manutenção dos Carros Contra-Incêndio.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Desenvolver ambiente público interno para divulgar informações técnicas inerentes aos Carros Contra-Incêndio	MNSE	De 01/01/2009 a 31/03/2009	Concluído
Revisar, atualizar e implantar planos de manutenção padronizados para intervir nos Carros Contra-Incêndio, considerando os diversos modelos e fabricantes disponíveis na frota	MNSE, REGIONAIS E AEROPORTOS	De 01/01/2009 a 31/08/2009	Concluído
Consolidar e divulgar as melhores práticas na solução dos problemas de maior incidência em Carros Contra-Incêndio	MNSE	De 01/01/2009 a 31/12/2009	Concluído
Levantar materiais e itens críticos de reposição, definir estoques mínimos e implantar	REGIONAIS E AEROPORTOS	De 01/01/2009 a 31/08/2009	Em andamento
Capacitar e reciclar os mantenedores dos Carros Contra-Incêndio nas melhores práticas de manutenção	MNSE, REGIONAIS E AEROPORTOS	De 01/01/2009 a 31/12/2009	Concluído

Quadro 168: Plano de ação da iniciativa 10.3.1.2

Fonte: Superintendência de Manutenção – DOMN

Objetivando implementar soluções corporativas para assegurar a disponibilidade dos carros contra-incêndio, com confiabilidade, celeridade e economicidade, foram realizadas as seguintes ações:

- ✓ Desenvolvido ambiente público interno para divulgação das informações técnicas e melhores práticas nas atividades de manutenção de Carros Contra-Incêndio, com a criação do portal da manutenção.
- ✓ Identificadas as melhorias necessárias para otimização das condições de operação dos carros contra-incêndio, efetuando a revisão, a atualização e a implementação dos planos de manutenção padronizados para intervir nos carros contra-incêndio, considerando os diversos modelos e fabricantes disponíveis na frota.
- ✓ Capacitação e reciclagem dos empregados atuantes nas atividades de manutenção de carros contra-incêndio nas melhores práticas de manutenção, com a realização de treinamentos em manutenção básica de carros contra-incêndio, bombas de incêndio mitrem e transmissões Allison.

Entretanto, houve dificuldade de obtenção de propostas de preços de peças para os carros contra-incêndio, visando abertura do processo licitatório.

Iniciativa 10.3.1.3: Implementar soluções corporativas para assegurar a disponibilidade dos sistemas de balizamento de pistas, com confiabilidade, celeridade e economicidade.

Responsável: Superintendência de Manutenção – DOMN.

Situação Atual: Baixa disponibilidade e confiabilidade dos sistemas de Balizamento de Pistas.

Situação Desejada: Elevada disponibilidade e excelência de qualidade nos serviços de manutenção dos sistemas de balizamento de pistas.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Identificar melhorias necessárias para otimização das condições de operação dos equipamentos e sistemas	DOMN/MNNA	01/01/2009 a 30/04/2009	Concluído
Revisar, atualizar e implantar planos de manutenção padronizados para intervir nos sistemas de balizamentos de pistas, considerando os diversos modelos e fabricantes instalados na rede	MNNA, REGIONAIS E AEROPORTOS	01/01/2009 a 31/12/2009	Concluído
Consolidar e divulgar as melhores práticas na solução dos problemas de maior incidência em balizamento de Pistas	DOMN/MNNA	01/01/2009 a 31/12/2009	Concluído
Levantar materiais e itens críticos de reposição, definir estoques mínimos e implantar	REGIONAIS E AEROPORTOS	01/01/2009 a 30/09/2009	Concluído

Quadro 169: Plano de ação da iniciativa 10.3.1.3

Fonte: Superintendência de Manutenção – DOMN

Objetivando implementar soluções corporativas para assegurar a disponibilidade dos sistemas de balizamento de pistas, com confiabilidade, celeridade e economicidade, foram realizadas as seguintes ações:

- ✓ Identificação das melhorias necessárias para otimização das condições de operação dos equipamentos do sistema de balizamento efetuando a revisão, a atualização e a implementação dos planos de manutenção padronizados para intervir nos sistemas de balizamentos de pistas, considerando os diversos modelos e fabricantes instalados nos aeroportos administrados pela Infraero.
- ✓ Capacitação e reciclagem dos profissionais atuantes nas atividades de manutenção de balizamento de pistas, com a participação de 50 empregados em 2 turmas do Curso de manutenção de sistemas de auxílios luminosos.
- ✓ Levantamento de materiais técnicos, com a definição dos itens críticos para reposição, com a definição de estoques mínimos e envio para os almoxarifados para implementação.

Para os equipamentos disponibilizados no mercado, verifica-se uma baixa qualidade do material técnico ofertados nos processos licitatórios, bem como a indisponibilidade de materiais técnicos e peças de reposição nos almoxarifado.

Iniciativa 10.3.1.4: Garantir a disponibilidade dos equipamentos dos sistemas de ar condicionado.

Responsável: Superintendência de Manutenção – DOMN.

Situação Atual: Procedimentos de manutenção e contratos contínuos com escopos e desempenho deficientes dos sistemas.

Situação Desejada: Padronização dos procedimentos de manutenção preditiva, preventiva e corretiva e de fiscalização dos serviços contratados.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Divulgar e esclarecer às equipes os conceitos e objetivos compostos no Termo de Referência Padrão para contratação dos serviços de manutenção	DOMN	Jan/2009 a Mai/2009	Concluído
Implementar contratação de serviços de manutenção conforme Termo de Referência Padrão	Regionais e Aeroportos	Mai/2009 a Dez/2009	Concluído
Revisar de MP 22.03 (MNT) que versa sobre a qualidade do ar em ambientes interiores	DOMN	Abr/2009 a Jul/2009	Concluído
Implementar ações para atendimento a os critérios e procedimentos contidos no MP 22.03(MNT)	Regionais e Aeroportos	Jul/2009 a Dez/2009	Em andamento

Quadro 170: Plano de ação da iniciativa 10.3.1.4

Fonte: Superintendência de Manutenção – DOMN

Objetivando garantir a disponibilidade dos equipamentos dos sistemas de ar condicionado, foram realizadas as seguintes ações:

- ✓ Padronização dos processos de contratação de serviços de manutenção, por meio de Termo de Referência Padronizado.
- ✓ Treinamento (2 turmas) para as equipes de manutenção de sistemas de ar condicionado, onde foram divulgados e esclarecidos os conceitos e objetivos compostos no Termo de Referência Padrão para contratação dos serviços de manutenção.
- ✓ Revisão do Manual – MP 22.03 (MNT) que versa sobre a qualidade do ar em ambientes interiores, com implementação prevista para o ano de 2010.

Iniciativa 10.3.1.5: Padronizar e monitorar os novos índices de disponibilidade dos sistemas.

Responsável: Superintendência de Manutenção – DOMN.

Situação Atual: Índices de disponibilidade com padronização e monitoramento deficientes.

Situação Desejada: Índices de disponibilidade dos subsistemas críticos padronizados, monitorados com eficiência.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Avaliar a disponibilidade atual dos subsistemas críticos	DOMN/MNSA	01/01 A 30/04/2009	Concluído
Definir as metas para os índices de disponibilidade dos subsistemas críticos	DOMN/MNSA	01/05 A 30/05/2009	Concluído
Promover ações de divulgação e aplicação dos critérios de disponibilidade	DOMN/MNSA	01/06 A 30/06/2009	Concluído
Monitorar e apurar os índices de disponibilidade dos subsistemas críticos	DOMN/MNSA	01/07 A 30/12/2009	Concluído

Quadro 171: Plano de ação da iniciativa 10.3.1.5

Fonte: Superintendência de Manutenção – DOMN

Objetivando padronizar e monitorar os novos índices de disponibilidade dos sistemas, foram realizadas as seguintes ações:

- ✓ Avaliação da disponibilidade dos subsistemas críticos durante o 1º quadrimestre de 2009 com a definição de uma meta de aumento de 2% nos índices apurados.
- ✓ Divulgação, por meio eletrônico, para as Gerências de Manutenção e equipe de suporte e avaliação dos aeroportos, das metas definidas para 2009.

Durante 2009 houve dificuldade na apuração dos dados, em função das constantes indisponibilidades do sistema de controle de manutenção, de onde são apurados os dados para elaboração dos indicadores. Apesar disso, ao final de 2009, foram alcançadas as metas definidas para o período.

Iniciativa 10.3.2.1: Possibilitar maior interação com as áreas de manutenção e licitação, contribuindo para aperfeiçoar o planejamento e os processos de compras desses materiais específicos, de forma a assegurar o ressurgimento mais célere de itens considerados críticos.

Responsável: Superintendência de Administração Geral – DAAG.

Situação Atual: Ausência/ deficiência nas fases de planejamento, execução no processamento de compras, e ressurgimento de itens críticos.

Situação Desejada: Planejamento anual das necessidades de reposição de itens críticos pela área de manutenção, assegurar a capacidade de realização dos executores dos almoxarifados, prevendo os tempos médios exigidos no processamento de compras, revistos de forma dinâmica e acessível a executores/gestores das etapas do processo, de forma a reduzir o tempo de aquisição.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Estabelecer rotinas de maior interação com a DOMN, visando planejamento regular de forma dinâmica	DAAG/DOMN	Janeiro a dezembro/2009	Em execução
Levantar dificuldades de execução do que foram planejadas pela DOMN e áreas correspondentes nas estruturas de almoxarifados das superintendências regionais e aeroportos principais	DAAG/AGAG/AGA-1	Abril/2009	Em andamento
Definir profissional específico para executar e acompanhar o planejamento em andamento informado/validado pela DOMN na sede	DAAG/AGAG/AGAG-1	Abril/2009	Definido
Acompanhar em conjunto com a DALC os processos de compras de itens críticos, revendo a forma de aquisição, visando maior celeridade na aquisição	DAAG//DALC/AGAG	Abril a dezembro/2009	Em andamento
Estudar mecanismos legais que viabilizem processos mais célere para ressurgir itens críticos	DAAG/DALC/AGAG	Abril a dezembro/2009	Em andamento

Quadro 172: Plano de ação da iniciativa 10.3.2.1

Fonte: Superintendência de Administração Geral – DAAG

Todas as etapas estão em andamento, inclusive apresentando resultados positivos. No entanto, o prazo para tais atividades não foi adequadamente definido, pois estas são de médio prazo. Estima-se que em 2010 ocorram avanços nessas etapas, uma vez que as áreas de administração geral, licitações e manutenção vêm fortalecendo sua interação no trabalho.

Objetivo Estratégico 11 – Adequação da infraestrutura às projeções de demanda de transporte aéreo

Indicador 11.a: Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento de Aeroportos

Responsável: Superintendência de Obras – DEOB.

Meta: 100%.

Resultado esperado: Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0120 – Desenvolvimento de Aeroportos até o término de 2009.

Dependência		Realizado até dezembro/2009		
		Investimentos Previstos (R\$)	Investimentos Realizados (R\$)	Realização (%)
SEDE	SEDE	28.257.543,00	20.426.324,55	72%
SBBE	Aeroporto de Belém	3.097.824,00	1.174.833,27	38%
SBBR	Aeroporto de Brasília	9.535.576,00	3.862.732,93	41%
SBCF	Aeroporto de Confins	13.583.640,00	6.002.212,72	44%
SBGL	Aeroporto do Galeão	94.393.573,00	66.543.250,95	70%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	91.842.888,00	8.570.200,81	9%
SBKP	Aeroporto de Campinas	50.719.434,00	12.697.639,99	25%
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	8.365.939,00	1.839.388,10	22%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	13.771.646,00	5.164.694,29	38%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	5.831.142,00	2.209.519,69	38%
SBSV	Aeroporto de Salvador	10.013.852,00	8.667.084,20	87%
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	42.903.772,00	21.195.389,18	49%
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	39.254.489,00	21.568.091,53	55%
SRNO	Sup. Regional do Norte	51.386.956,00	17.997.394,14	35%
SRSU	Sup. Regional do Sul	13.810.622,00	6.289.505,84	46%
INFRAERO		476.768.896,00	204.208.262,19	43%

Tabela 42: Resultados do indicador 11.a

Fonte: Superintendência de Obras – DEOB

O Programa de Desenvolvimento de Aeroportos teve realização de 43% do valor previsto.

A baixa realização ocorreu por delonga no processamento das licitações para contratação das obras, devido ao grande número de impugnações de editais e fiscalizações do Tribunal de Contas da União – TCU, que redundaram em adiamentos dos processos para atendimento de suas recomendações.

Como ação corretiva será elaborado estudo, em conjunto com a Diretoria de Administração e a Superintendência de Licitações e Contratos – DALC, para melhor definição dos editais de licitação e anexos, mormente a metodologia orçamentária do preço base (custo direto, BDI, fator K e demais custos), o que resultará em menos questionamentos de órgãos de controle e licitantes.

Indicador 11.b: Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Navegação Aérea.

Responsável: Superintendência de Navegação Aérea – DONA.

Meta: 100%.

Resultado esperado: Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0121 – Desenvolvimento da Navegação Aérea até o término de 2009.

Dependência		Realizado até dezembro/2009		
		Investimentos Previstos (R\$)	Investimentos Realizados (R\$)	Realização (%)
SEDE	SEDE	25.281.178,00	3.872.868,70	15%
SBBE	Aeroporto de Belém	29.900,00	29.900,00	100%
SBBR	Aeroporto de Brasília	1.892.366,00	1.021.715,19	54%
SBGL	Aeroporto do Galeão	120.000,00	76.131,69	63%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	3.417.048,00	2.180.422,94	64%
SBKP	Aeroporto de Campinas	2.952.142,00	2.460.832,04	83%
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	221.773,00	104.085,00	47%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	750.301,00	422.845,35	56%
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	1.046.709,00	566.239,94	54%
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	262.681,00	24.970,00	10%
SRNO	Sup. Regional do Norte	627.606,00	229.917,13	37%
SRSU	Sup. Regional do Sul	439.837,00	169.402,33	39%
INFRAERO		37.041.541,00	11.159.330,31	30%

Tabela 43: Resultados do indicador 11.b

Fonte: Superintendência de Navegação Aérea – DONA

O Programa de Desenvolvimento da Navegação Aérea apresentou realização de 30%.

Os motivos que inviabilizaram e/ou restringiram as realizações foram:

Institucionais:

- ✓ Dependência de outras instituições governamentais, quanto a requisitos para continuidade de projetos e de obras, acarretando em atrasos e prejudicando prazos;
- ✓ Suspensão/rescisão de contratos em andamento, geralmente, por problemas técnicos e/ou jurídicos.

Licitatórios:

- ✓ Licitações desertas/fracassadas;
- ✓ Empresas despreparadas;
- ✓ Recursos jurídicos legais;
- ✓ Desistências;
- ✓ Legislação diferenciada quanto à Infraero e o Comando da Aeronáutica, principalmente, quanto à compra de equipamentos.

Melhores práticas desenvolvidas no processo:

- ✓ Sensibilização dos Gerentes Regionais nos encontros da DONA, visando divulgar a importância do processo e da participação dos gestores;
- ✓ Utilização do programa *Ms-project*, como ferramenta de acompanhamento dos empreendimentos da Sede;
- ✓ Força-tarefa da DONA na escolha dos pontos de TWR e interface das áreas internas à DONA, visando o planejamento dos empreendimentos
- ✓ Constante monitoramento da Sede nas Regionais, visando verificar os principais entraves existentes e a busca por propostas de solução.

Indicador 11.c: Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Segurança Aeroportuária.

Responsável: Superintendência de Segurança Aeroportuária – DOSA.

Meta: 100%.

Resultado esperado: Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0122 – Desenvolvimento da Segurança Aeroportuária até o término de 2009.

Dependência		Realizado até dezembro/2009		
		Investimentos Previstos (R\$)	Investimentos Realizados (R\$)	Realização (%)
SEDE	SEDE	15.620.203,00	12.219.665,72	78%
SBBE	Aeroporto de Belém	734.784,00	6.098,00	1%
SBBR	Aeroporto de Brasília	123.994,00	123.993,46	100%
SBCF	Aeroporto de Confins	532.186,00	257.342,13	48%
SBGL	Aeroporto do Galeão	1.388.300,00	28.880,00	2%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	3.510.689,00	1.498.416,68	43%
SBKP	Aeroporto de Campinas	761.612,00	631.888,53	83%
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	983.570,00	923.637,69	94%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	19.018,00	17.538,00	92%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	1.459.664,00	814.485,83	56%
SBSV	Aeroporto de Salvador	838.294,00	169.368,57	20%
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	3.375.837,00	972.098,73	29%
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	2.612.629,00	1.667.980,70	64%
SRNO	Sup. Regional do Norte	5.921.649,00	3.896.448,82	66%
SRSU	Sup. Regional do Sul	2.546.400,00	1.275.049,21	50%
INFRAERO		40.428.829,00	24.502.892,07	61%

Tabela 44: Resultados do indicador 11.c

Fonte: Superintendência de Segurança Aeroportuária – DOSA

O Programa de Desenvolvimento da Segurança Aeroportuária apresentou realização de 61%.

Dentre os principais resultados alcançados no desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária que contribuíram para um aumento na capacidade e melhoria do sistema, destaca-se um número considerável de aquisições, reformas e modernizações de equipamentos de segurança, responsáveis pelo funcionamento de áreas imprescindíveis à segurança aeroportuária, envolvendo proteção perimetral, proteção contra atos ilícitos e salvamento e combate a incêndio, tais como:

- ✓ Equipamentos que visam a melhoria dos sistemas de TV de vigilância;
- ✓ Equipamentos referentes à proteção perimetral aeroportuária;
- ✓ Equipamentos para uso em atendimentos médicos de emergência;
- ✓ Equipamentos que visam à melhoria das instalações das Seções Contra-Incêndio;
- ✓ Modernização dos equipamentos utilizados para proteção contra atos ilícitos.

Além das melhorias dos equipamentos, foram efetuados, ainda, investimentos voltados aos módulos de segurança aeroportuária, envolvendo ações de reforma, ampliação, adequação e modernização dos componentes indispensáveis à otimização da segurança, destacando-se:

- ✓ Reforma e revitalização de guaritas, cercas e muros, permitindo melhorias no sistema de proteção perimetral dos aeroportos;
- ✓ Reforma dos postos de primeiros socorros (PPS), visando melhorias nos atendimentos médicos de emergência;
- ✓ Modernização dos sistemas de TV de vigilância.

Os investimentos para o desenvolvimento da segurança aeroportuária são fundamentais para o funcionamento dos aeroportos uma vez que garantem a seus usuários uma infraestrutura segura, capaz de gerar confiabilidade nos serviços oferecidos.

Após análise dos relatórios gerados, constatou-se que a maior discrepância entre itens realizados e não realizados do Programa 0122 – Desenvolvimento da Segurança Aeroportuária diz respeito ao serviço de obras para a construção de módulos de segurança.

Verificou-se que ainda permanece a dificuldade em se elaborar os projetos necessários à consecução das obras, o que causa grande impacto no montante final a ser realizado.

Verificou-se, também, a necessidade de melhoria significativa das ações do processo de contratação, pois para se obter um bom desempenho no que se refere à realização dos itens que compõem o planejamento de investimentos, é necessário que haja interação entre as diversas áreas da empresa, uma vez que buscam atingir o mesmo objetivo final, desde o planejamento para a contratação até a conclusão de um processo licitatório.

A melhoria do desempenho na realização dos itens de investimento exige, inegavelmente, a implementação de medidas saneadoras que agilizem o processo de contratação no âmbito da Infraero.

Indicador 11.d: Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Operação Aeroportuária.

Responsável: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

Meta: 100%.

Resultado esperado: Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0123 – Desenvolvimento da Operação Aeroportuária até o término de 2009.

Dependência		Realizado até dezembro/2009		
		Investimentos Previstos (R\$)	Investimentos Realizados (R\$)	Realização (%)
SEDE	Sede	51.498.810,00	34.607.305,46	67%
SBBE	Aeroporto de Belém	5.812.209,00	5.811.077,96	100%
SBBR	Aeroporto de Brasília	902.945,00	496.965,30	55%
SBKP	Aeroporto de Campinas	411.527,00	401.318,37	98%
SBCF	Aeroporto de Confins	3.465.467,00	695.284,91	20%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	358.199,00	355.333,44	99%
SBGL	Aeroporto do Galeão	3.894.899,00	2.491.484,50	64%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	4.986.797,00	4.795.510,00	96%
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	632.000,00	464.950,51	74%
SBRJ	Aeroporto Santos Dumont	59.237,00	39.703,00	67%
SBSV	Aeroporto de Salvador	1.270.000,00	1.019.999,88	80%
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	419.384,00	193.902,74	46%
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	1.645.260,00	951.346,16	58%
SRNO	Sup. Regional do Norte	3.042.701,00	1.729.314,06	57%
SRSU	Sup. Regional do Sul	934.289,00	621.484,22	67%
INFRAERO		79.333.724,00	54.674.980,51	69%

Tabela 45: Resultados do indicador 11.d

Fonte: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP

O Programa de Desenvolvimento da Operação Aeroportuária apresentou realização de 60%.

Dentro dos investimentos do Programa pode-se destacar as aquisições de 80 ônibus para os aeroportos da Rede Infraro, ficando prevista a entrega de mais 50 ônibus para o 1º semestre de 2010; 22.270 carrinhos transportadores de bagagens no valor de R\$ 4.481.122,30; 1.071 longarinas para os aeroportos no valor de R\$ 4.426.659,24; aquisição de 13.704 divisores de fluxo para os aeroportos da Rede Infraero (aeroportos que aderiram/em fase de adesão à Ata de Registro de Preço). Até 09/12/2009 foram adquiridos 6.793 divisores, totalizando R\$ 762.756,00; aquisição de 412 rádios de comunicações no valor de R\$ 1.169.628,62, aquisição de 63 *pick-ups* no valor de R\$ 5.354.999,37.

Em referência ao item de maior valor expressivo do programa "Aquisição de ônibus", ficou um saldo pendente de R\$ 12.321.320,00, considerando que houve um atraso na entrega dos ônibus, motivada principalmente pela atual crise econômico-financeira mundial, que começou no início de 2009 e se prolongou até o final de 2009, na qual o setor de montadoras de ônibus foi fortemente afetado, e também diversas adequações do projeto inicialmente aprovado, como por exemplo, o aumento e a melhor distribuição das poltronas internas de forma a aumentar a capacidade de passageiros sentados sem aumento no custo para a Infraero, dentre outros fatores, que ocasionaram

o não cumprimento do cronograma aprovado e, conseqüentemente, para a segurança financeira do contrato.

Outra justificativa dos itens não realizados, ocorreu em algumas aquisições centralizadas, com a desistência de determinados aeroportos em realizar investimentos devido valores estarem acima do esperado, condição essa constatada na realização de pesquisa de preços locais, além de alguns processos de homologação serem fracassados próximo ao fim do exercício.

Indicador 11.e: Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Logística de Carga.

Responsável: Superintendência de Logística de Carga – DCLC.

Meta: 100%.

Resultado esperado: Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0124 – Desenvolvimento da Logística de Carga até o término de 2009.

Dependência		Realizado até dezembro/2009		Realização (%)
		Investimentos Previstos (R\$)	Investimentos Realizados (R\$)	
SEDE	SEDE	18.707.133,00	15.880.308,12	85%
SBBE	Aeroporto de Belém	22.180,00	22.180,00	100%
SBBR	Aeroporto de Brasília	191.357,00	157.096,74	82%
SBCF	Aeroporto de Confins	135.000,00	116.999,99	87%
SBGL	Aeroporto do Galeão	800.193,00	711.642,89	89%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	11.627.210,00	6.802.571,54	59%
SBKP	Aeroporto de Campinas	2.443.201,00	2.368.788,72	97%
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	132.954,00	132.953,80	100%
SBSV	Aeroporto de Salvador	73.138,00	0,00	0%
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	377.190,00	377.188,48	100%
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	1.198.021,00	749.013,71	63%
SRNO	Sup. Regional do Norte	7.405.341,00	5.834.912,63	79%
SRSU	Sup. Regional do Sul	342.713,00	154.564,07	45%
INFRAERO		43.455.631,00	33.308.220,69	77%

Tabela 46: Resultados do indicador 11.e

Fonte: Superintendência de Logística de Carga – DCLC

O Programa de Desenvolvimento da Logística de Carga apresentou realização de 77%.

Devido a atrasos por parte dos fornecedores para entrega de dois lotes do item 28518 – Empilhadeiras, perfazendo um total de R\$ 2.820.500,00 (dois milhões oitocentos e vinte mil e quinhentos reais), não foi possível atingir a meta.

Devem ser considerados, ainda, os itens remanescentes do exercício de 2009, que devido aos trâmites licitatórios foram efetivamente contratados no final de dezembro de 2009 ou início de 2010, em um total de R\$ 3.967.793,42.

Indicador 11.f: Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento Comercial e Industrial.

Responsável: Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.

Meta: 100%.

Resultado esperado: Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0125 – Desenvolvimento Comercial e Industrial até o término de 2009.

Dependência		Realizado até dezembro/2009		Realização (%)
		Investimentos Previstos (R\$)	Investimentos Realizados (R\$)	
SBCF	Aeroporto de Confins	280.148,00	106.859,50	38%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	1.075.350,00	609.443,15	57%
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	100.000,00	0,00	0%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	21.600,00	0,00	0%
SBSV	Aeroporto de Salvador	480.716,00	410.258,56	85%
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	232.071,00	0,00	0%
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	236.000,00	232.461,22	99%
SRNO	Sup. Regional do Norte	1.036.449,00	20.008,87	2%
SRSU	Sup. Regional do Sul	940.475,00	801.672,98	85%
INFRAERO		4.402.809,00	2.180.704,28	50%

Tabela 47: Resultados do indicador 11.f

Fonte: Superintendência de Relações Comerciais – DCRC

O Programa de Desenvolvimento Comercial e Industrial apresentou realização de 50%.

O baixo índice de realização deve-se ao atraso nas entregas dos projetos e alteração no processo de licitações de contratos da Empresa, com a aprovação do novo Regulamento de Licitações e Contratos da Infraero que reduz o tempo de concessão, gerando uma externalidade negativa para as empresas concessionárias.

Indicador 11.g: Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Tecnologia e Sistemas Aeroportuários.

Responsável: Superintendência de Tecnologia da Informação – PRTI.

Meta: 100%.

Resultado esperado: Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0128 – Desenvolvimento da Tecnologia e Sistemas Aeroportuários até o término de 2009.

Dependência		Realizado até dezembro/2009		
		Investimentos Previstos (R\$)	Investimentos Realizados (R\$)	Realização (%)
SEDE	SEDE	43.179.151,00	38.088.389,11	88%
SBBE	Aeroporto de Belém	2.638.385,00	2.235.048,37	85%
SBBR	Aeroporto de Brasília	802.310,00	785.854,86	98%
SBKP	Aeroporto de Campinas	1.335.663,00	1.335.662,05	100%
SBCF	Aeroporto de Confins	1.743.742,00	1.743.741,03	100%
SBGL	Aeroporto do Galeão	6.203.409,00	4.969.343,45	80%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	19.877.455,00	14.349.863,76	72%
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	3.652.269,00	3.561.210,72	98%
SBRJ	Aeroporto do Rio de Janeiro	1.681.171,00	1.681.170,10	100%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	1.093.494,00	1.092.416,84	100%
SBSV	Aeroporto de Salvador	1.668.285,00	1.582.552,83	95%
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	1.312.649,00	559.921,65	43%
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	2.652.124,00	2.632.833,53	99%
SRNO	Sup. Regional do Norte	5.930.384,00	3.633.782,50	61%
SRSU	Sup. Regional do Sul	2.128.873,00	1.449.751,03	68%
INFRAERO		95.899.364,00	79.701.541,83	83%

Tabela 48: Resultados do indicador 11.g

Fonte: Superintendência de Tecnologia da Informação – PRTI

O Programa Desenvolvimento Tecnologia e Sistemas Aeroportuários apresentou realização de 83%.

A Superintendência de Tecnologia da Informação – PRTI gerenciou, no decorrer do ano de 2009, um total de 147 projetos envolvendo Governança de TI, Infraestrutura e Suporte, Segurança da Informação e demandas dos Clientes. O objetivo foi a constante busca na melhoria e automação dos processos aeroportuários, visando elevar os padrões de qualidades dos serviços prestados aos clientes internos e externos. Quanto aos projetos de longo prazo pode-se inferir que, até o presente momento, estão com suas realizações a contento e com boas perspectivas sobre os resultados a serem atingidos. Os demais projetos, cuja realização está bem avançada, tiveram durante seu processo desafios que exigiram tomadas de decisão, porém sem apontamentos de desvios em suas execuções ou finalidades.

Em 2008 o orçamento destinado aos projetos de TI passou por mudanças significativas, dentre as quais destaca-se que, por solicitação do Gestor da PRTI, os itens de aquisições das Regionais relacionados na Matriz de Investimento foram, de forma emergencial, transferidos para a Sede e inseridos no atual programa, não sendo realizado o mapeamento para acompanhar esses itens.

Indicador 11.h: Percentual de realização orçamentária do Programa Gestão Ambiental.

Responsável: Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.

Meta: 100%.

Resultado esperado: Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0130 – Desenvolvimento da Gestão Ambiental até o término de 2009.

Dependência		Realizado até dezembro/2009		
		Investimentos Previstos (R\$)	Investimentos Realizados (R\$)	Realização (%)
SEDE	SEDE	4.942.235,00	3.516.535,50	71%
SBBE	Aeroporto de Belém	465.180,00	292.811,76	63%
SBBR	Aeroporto de Brasília	4.029.884,00	1.112.998,26	28%
SBCF	Aeroporto de Confins	489.412,00	129.411,76	26%
SBGL	Aeroporto do Galeão	480.000,00	0,00	0%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	3.543.402,00	320.908,33	9%
SBKP	Aeroporto de Campinas	388.516,00	22.977,92	6%
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	184.323,00	184.322,25	100%
SBRJ	Aeroporto Santos Dumont	1.154.370,00	0,00	0%
SBSB	Aeroporto de Congonhas	345.709,00	25.140,00	7%
SBSV	Aeroporto de Salvador	21.500,00	11.500,00	53%
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	1.033.701,00	316.378,63	31%
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	278.794,00	120.655,74	43%
SRNO	Sup. Regional do Norte	1.487.452,00	635.767,27	43%
SRSU	Sup. Regional do Sul	806.355,00	481.335,16	60%
INFRAERO		19.650.833,00	7.170.742,58	36%

Tabela 49: Resultados do indicador 11.h

Fonte: Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME

Os investimentos em meio ambiente seguem duas linhas de atuação: o atendimento irrestrito às condicionantes ambientais, conforme prevê a legislação ambiental brasileira e as ações pró-ativas, que visam à otimização do uso dos recursos, como água, energia e combustíveis. Estas ações, além de refletirem diretamente no meio ambiente, proporcionam redução nos custos operacionais da Empresa.

Acerca dos valores projetados para 2009, 36% do orçamento inicialmente destinado às ações de meio ambiente foi efetivamente utilizado.

A não realização integral das ações previstas no Plano de Ação 2009 pode ser justificada, entre outros fatores, em virtude de processos licitatórios que se prolongaram demasiadamente em virtude dos trâmites legais previstos na lei de licitações.

Indicador 11.i: Percentual de realização orçamentária do Programa Apoio Administrativo.

Responsável: Superintendência de Administração Geral – DAAG.

Meta: 100%.

Resultado esperado: Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0200 – Apoio Administrativo até o término de 2009.

Dependência		Realizado até dezembro/2009		
		Investimentos Previstos (R\$)	Investimentos Realizados (R\$)	Realização (%)
SEDE	SEDE	2.657.620,00	944.494,16	36%
SBBE	Aeroporto de Belém	58.952,00	43.408,26	74%
SBBR	Aeroporto de Brasília	131.958,00	81.665,19	62%
SBCF	Aeroporto de Confins	461.532,00	403.380,73	87%
SBGL	Aeroporto do Galeão	597.269,00	95.749,20	16%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	132.641,00	111.001,84	84%
SBKP	Aeroporto de Campinas	121.835,00	108.622,49	89%
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	28.413,00	22.295,67	78%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	31.852,00	31.800,00	100%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	469.599,00	329.624,89	70%
SBSV	Aeroporto de Salvador	724.029,00	348.378,49	48%
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	227.955,00	156.389,60	69%
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	1.518.453,00	1.328.033,50	87%
SRNO	Sup. Regional do Norte	984.404,00	534.241,91	54%
SRSU	Sup. Regional do Sul	499.324,00	314.531,70	63%
INFRAERO		8.645.836,00	4.853.617,63	56%

Tabela 50: Resultados do indicador 11.i

Fonte: Superintendência de Administração Geral – DAAG

O Programa Apoio Administrativo apresentou realização de 56%.

Indicador 11.j: Percentual de realização dos investimentos previstos no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC.

Responsável: Superintendência de Obras – DEOB.

Meta: 100%.

Resultado esperado: Realizar todos os investimentos previstos na Ação 2005 do Plano de Ação.

Dependência		Realizado até dezembro/2009		
		Investimentos Previstos (R\$)	Investimentos Realizados (R\$)	Realização (%)
SEDE	SEDE	13.798.613,00	12.241.452,69	89%
SBBR	Aeroporto de Brasília	2,00	0,00	0%
SBGL	Aeroporto do Galeão	70.225.538,00	57.539.876,44	82%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	69.066.823,00	0,00	0%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	2.345.231,00	1.614.557,58	69%
SBCF	Aeroporto de Confins	11.910.590,00	5.359.067,73	45%
SBKP	Aeroporto de Campinas	48.375.143,00	12.307.697,04	25%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	2.185.955,00	0,00	0%
SBSV	Aeroporto de Salvador	525.114,00	0,00	0%
SRNO	Sup. Regional do Norte	3.580.375,00	2.180.204,72	61%
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	31.794.177,00	18.662.581,32	59%
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	4.385.938,00	1.279.647,68	29%
SRSU	Sup. Regional do Sul	4.284.612,00	1.032.381,52	24%
INFRAERO		262.478.111,00	112.217.466,72	43%

Tabela 51: Resultados do indicador 11.j
Fonte: Superintendência de Obras – DEOB

Foram realizados, em 2009, 43% dos investimentos previstos no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC.

A baixa realização se justifica pelos seguintes fatores:

Paralisação de quatro grandes obras a saber:

- ✓ Goiânia – Paralisada desde abril de 2007;
- ✓ Macapá – Obra paralisada em junho/2008 culminando com a rescisão do contrato em novembro de 2008;
- ✓ Vitória – Paralisada desde julho de 2008;
- ✓ Guarulhos – Paralisada desde março de 2008.

Licitações desertas:

- ✓ Licitações adiadas por impugnações de editais e para atendimento de recomendações do TCU, provenientes de suas fiscalizações nos processos licitatórios;
- ✓ Obras incluídas no anexo VI da LOA 2009.

A Infraero notificou os Consórcios para praticarem os preços indicados pelo TCU e a imediata retomada das obras. Não houve acolhimento. Assim, foi instaurado o correspondente processo rescisório, respeitando o processo de ampla defesa e contraditório. A parcela remanescente (aquela não executada) será licitada ou em alguns casos, contratada com o Exército Brasileiro, tendo por base a conclusão do projeto executivo. Foram reabertos novos processos licitatórios para as licitações que não lograram participação (deserta). A Infraero buscando cumprir com as metas prescritas no PAC revisou seus procedimentos administrativos visando obter celeridade na instauração dos processos licitatórios afetos a esse Programa. Para tanto, concebeu a Célula de Aceleração de Processos (CAP), de modo que as áreas envolvidas atuem numa única fase, permitindo que o edital seja discutido definitivamente pela área técnica, administrativa, de controle e jurídica.

Aplicam-se, também, as explicações do indicador 11.a no que tange o processo licitatório.

Ainda, a Diretoria de Engenharia e Meio Ambiente e a Superintendência de Obras conseguiram expor à Comissão Mista de Orçamentos as ações administrativas que foram planejadas e tomadas para regularidade dos empreendimentos de Macapá, Guarulhos, Goiânia e Vitória. Com isso, até o final de 2009, esses empreendimentos foram excluídos do Anexo VI da LOA 2010, liberando sua execução física, financeira e orçamentária.

Iniciativa 11.1.1.1: Confeccionar Manual de Procedimentos que padronize institucionalmente a metodologia de projeção de demanda operacional.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e Operações – DOPL.

Situação Atual: Não existe padrão para as projeções de demanda operacional

Situação Desejada: A Infraero deve possuir um padrão de projeção de demanda operacional institucionalizado.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Levantamento das metodologias de projeção de demanda	DOPL	Maio/2009	Concluído
Formatação dos relatórios finais a serem desenvolvidos para publicação	DOPL	Julho/2009	Concluído
Divulgar para as áreas interessadas os relatórios e a metodologia para ajustes necessários	DOPL / DO / DC / DE / DF	Novembro / 2009	Concluído
Solicitar a PRPG a aprovação do Manual de procedimentos	DOPL / PRPG	Dezembro/2009	Enviado à PRPG

Quadro 173: Plano de ação da iniciativa 11.1.1.1

Fonte: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e Operações – DOPL

Todas as etapas previstas foram realizadas. A fase atual é de realização dos ajustes propostos para aprovação final.

Iniciativa 11.1.2.1: Elaborar proposta de revisão da capacidade dos terminais de passageiros.

Responsável: DOPL.

O plano de trabalho encontra-se em avaliação pelas áreas envolvidas.

Iniciativa 11.2.1.1: Efetuar o levantamento das soluções existentes para aplicação de acordo com as características operacionais e perfil de cada aeroporto.

Responsável: Superintendência de Estudos e Projetos de Engenharia – DEPE.

Situação Atual: Baixa atualização de tecnologias aeroportuárias.

Situação Desejada: Aeroportos com tecnologias atualizadas.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Identificar as tecnologias disponíveis no mercado	DEPE	Jan. a Dez./2009	Identificada e validada a implantação do Módulo Operacional Provisório – MOP , em aeroportos com necessidade de aumento da capacidade operacional em caráter de urgência
Definir a aplicação das tecnologias	DEPE	Jan. a Dez./2009	Concluído o Módulo Operacional Provisórios (MOP) nos seguintes aeroportos: Brasília, Goiânia, Vitória, Macapá, Ilhéus, Imperatriz e Cuiabá

Quadro 174: Plano de ação da iniciativa 11.2.1.1

Fonte: Superintendência de Estudos e Projetos de Engenharia – DEPE

Pesquisas tendo como referência a experiência implantada com sucesso (operacional e custo X benefício) em aeroportos do exterior, nortearam a opção por prover infraestrutura provisória enquanto os empreendimentos definitivos estão em andamento. O resultado foi a formatação de Termos de Referência e Orçamentos específicos para o fornecimento e instalação de Módulos Operacionais Provisórios (MOP) para atender as necessidades de ampliação das salas de embarque e desembarque nas localidades acima referidas. A efetiva implantação física da solução definida, nos aeroportos acima listados, ocorrerá até final de 2010.

Iniciativa 11.3.1.1: Elaborar e validar lista de prioridades de investimentos em ampliação de infraestrutura aeroportuária.

Responsável: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

Situação Atual: As decisões da Infraero para priorização dos investimentos em ampliação da infraestrutura aeroportuária não seguem um modelo de definições institucionalizado.

Situação Desejada: Auxiliar a Diretoria Executiva da Infraero quanto à tomada de decisão na priorização dos investimentos em ampliação de infraestrutura aeroportuária considerando as necessidades operacionais dos aeroportos da Rede Infraero.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Elaboração de lista de prioridades de investimentos em ampliação da infraestrutura aeroportuária	DOGP (GPAN)	JAN a ABRIL/2009	Concluído
Encaminhamento da lista de prioridades de investimentos em ampliação da infraestrutura aeroportuária	DOGP	MAIO/2009	Concluído
Atualização/revisão da lista de prioridades de investimentos em ampliação da infraestrutura aeroportuária	DOGP (GPAN)	JULHO/2009	Concluído
Encaminhamento da atualização/revisão da lista de prioridades de investimentos em ampliação da infraestrutura aeroportuária	DOGP	JULHO/2009	Concluído
Atualização/revisão da lista de prioridades de investimentos em ampliação da infraestrutura aeroportuária	DOGP (GPAN)	OUTUBRO/2009	Concluído
Encaminhamento da atualização/revisão da lista de prioridades de investimentos em ampliação da infraestrutura aeroportuária	DOGP	OUTUBRO/2009	Concluído
Acompanhamento da inclusão da lista de prioridades de investimentos em ampliação da infraestrutura aeroportuária no Plano de Ação 2010 da INFRAERO	DOGP (GPLO)	DEZEMBRO/2009	Concluído

Quadro 175: Plano de ação da iniciativa 11.3.1.1
Fonte: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP

O Plano de Trabalho foi concluído com êxito.

Objetivo Estratégico 12 – Implantação de soluções tecnológicas de ponta na Empresa, tornando-a atualizada tecnologicamente até 2012

Iniciativa 12.1.1.1: Identificar as tecnologias utilizadas em aeroportos no exterior que poderão ser utilizadas nos aeroportos da Rede Infraero.

Responsável: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

Situação Atual: A padronização dos equipamentos utilizados na Gestão Operacional dos nossos aeroportos existe, mas ainda é limitada a alguns equipamentos.

Situação Desejada: Padronizar os principais equipamentos utilizados na Gestão Operacional nos Aeroportos da Rede Infraero.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Realizar a seleção de aeroportos a serem visitados pelos técnicos da DOGP	DOGP e Gerências	Abril/2009	Concluído
Elaborar programa de visitas técnicas aos aeroportos e submetê-lo a aprovação do Diretor de Operações (se for o caso)	DOGP (GPLO)	Maior/2009	Em andamento
Implantação do Programa de Visitas	DOGP	Junho/2009	Em atraso
Análise do 1º Relatório de Visita e validação do programa	DOGP	Agosto/2009	Em atraso
Acompanhamento do Programa e consolidação dos relatórios de visitas	DOGP	Setembro/2009	Em andamento
Apresentação de projetos de implantação de soluções tecnológicas para o DO visando a inclusão no Plano de Ação 2010	DOGP	Outubro/2009	Em andamento

Quadro 176: Plano de ação da iniciativa 12.1.1.1

Fonte: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP

A DOGP realizou a seleção de aeroportos com base no indicativo de os 5 maiores aeroportos de 2008 de acordo com o anuário da *Internacional Air Transportation Association (IATA)*, em termos de passageiros e carga aérea. Os 5 maiores aeroportos em volume de passageiros são: Atlanta, Chicago, O'Hare, Londres Heathrow, Tóquio (HND) e Paris (CDG). Os 5 maiores em carga aérea são: Memphis, Hong Kong, Seul, Anchorage e Tóquio (NRT).

O programa de visita técnica não foi implementado na sua totalidade, contudo, aconteceram diversas viagens ao exterior realizadas por empregados vinculados à Diretoria de Operações e os resultados dessas visitas foram utilizados pela Superintendência de Gestão Operacional.

Iniciativa 12.2.1.1: Coordenar as ações necessárias para a definição e implantação de um Banco de Dados corporativo.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.

Situação Atual: As informações operacionais disponíveis em meio eletrônico são insuficientes e desatualizadas, acarretando lentidão e imprecisão nas análises realizadas no âmbito da Diretoria de Operações.

Situação Desejada: A Infraero deve possuir um banco de dados corporativo que disponibilize de forma ágil as informações atualizadas (texto e imagem), que são necessárias ao planejamento aeroportuário e de operações.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Definição do escopo do Banco de Dados e dos responsáveis pela atualização das informações, bem como as ferramentas de extração.	DOPL/PRTI/DOGP/DONA/ DOSA / DE	Jan - Maio/2009	Concluído
Levantamento de dados já existentes para a integração ao Banco de Dados proposto.	DOPL/PRTI	Maio – Junho / 2009	Concluído
Confecção do Banco de Dados Corporativo	PRTI	Julho – Novembro / 2009	Concluído
Entrega do Banco de Dados e treinamento aos usuários.	PRTI	Dezembro / 2009	Concluído

Quadro 177: Plano de ação da iniciativa 12.2.1.1

Fonte: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL

O Sistema de Cadastro de Informações Aeroportuárias (CIA) foi implementado em todos os aeroportos.

A implementação e divulgação do CIA é um sucesso. Por meio da rede *infranet*, todos os funcionários da Infraero tem acesso às informações de infraestrutura cadastradas no CIA.

Iniciativa 12.2.2.1: Coordenar as ações necessárias para licitar, contratar e implantar o Centro de Simulação Operacional Aeroportuária da Infraero.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.

Situação Atual: Não existe a ferramenta de simulação operacional aeroportuária.

Situação Desejada: A Infraero deve utilizar o processo de simulação aeroportuária de forma a aprimorar as análises para as soluções dos projetos de reforma e ampliação das infraestruturas aeroportuárias.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Elaboração do Termo de Referência para licitação do Software aplicativo do Centro de Simulação	DOPL/PRTI/DOGP	Jan - Março/2009	Concluído
Licitação do Software aplicativo do Centro de Simulação	DAAG/DOPL/PRTI/DOGP	Março – Agosto / 2009	Em licitação - abertura a dia da para 10/10/2009
Contratação do Software aplicativo do Centro de Simulação	DO/DE	Set – Out / 2009	Pendente
Elaboração do Termo de Referência para licitação do Hardware do Centro de Simulação	DOPL/PRTI/DOGP	Agosto / 2009	Pendente
Licitação do Hardware do Centro de Simulação	DAAG/DOPL/PRTI/DOGP	Set / 2009	Pendente
Determinação e preparação do Local de instalação do Centro de Simulação	DO/DE/DOPL/PRTI	Agosto / 2009	Pendente
Instalação da infra-estrutura do Centro de Simulação	PRTI / DOPL	Agosto / Set / 2009	Pendente
Instalação do Hardware do Simulador	DOPL/PRTI/DOGP	Out / 2009	Pendente
Instalação do Software aplicativo do Simulador / Implantação do Centro de Simulação	DOPL/PRTI/DOGP	Nov – Dez / 2009	Pendente

Quadro 178: Plano de ação da iniciativa 12.2.2.1

Fonte: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL

A elaboração do termo de referencia para licitação do *hardware* do Centro de Simulação depende da contratação do *software* aplicativo e esta licitação está esperando resposta de uma diligência na ANAC. As demais atividades também dependem da contratação deste *software*.

Iniciativa 12.3.1.1: Prover condições para que os equipamentos utilizados na Gestão Operacional acompanhem a padronização determinada pela Superintendência de Gestão Operacional.

Responsável: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

Situação Atual: A padronização dos equipamentos utilizados na Gestão Operacional dos nossos aeroportos existe, mas ainda é limitada a alguns equipamentos.

Situação Desejada: Padronizar os principais equipamentos utilizados na Gestão Operacional dos aeroportos da Rede Infraero.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Realizar levantamento dos equipamentos onde a padronização dos mesmos seja desejável, bem como dos processos/equipamentos que já foram padronizados	DOGP	Maio/2009	Concluído
Elaboração das orientações e/ou especificações técnicas dos equipamentos a serem padronizados	DOGP	Agosto/2009	Em andamento
Selecionar alguns aeroportos para instruírem o processo de licitação dos equipamentos a serem padronizados	DOGP	Agosto/2009	Concluído
Início das aquisições dos equipamentos pelos aeroportos e DOGP	DOGP e Aeroportos envolvidos	Agosto/2009	Em andamento
Análise dos processos/equipamentos padronizados e elaboração das ações para 2010 visando a inclusão no Plano de Ação 2010	DOGP	Outubro/2009	Em andamento

Quadro 179: Plano de ação da iniciativa 12.3.1.1

Fonte: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP

Objetivando prover condições para que os equipamentos utilizados na Gestão Operacional acompanhem a padronização determinada pela Superintendência de Gestão Operacional, foram criados Grupos de Trabalho para proceder à padronização dos equipamentos utilizados nos aeroportos.

Essa é uma ação constante que terá continuidade em 2010. Já foram adquiridos: carrinhos transportadores de bagagens, longarinas, divisores de fluxo, balizados de fluxo externo, veículos operacionais e ônibus.

Iniciativa 12.3.2.1: Propor ação de melhoria junto à Diretoria de Operações da Empresa visando a padronização dos equipamentos disponíveis para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos aeroportos da Rede Infraero.

Responsável: Assessoria da Presidência – Acessibilidade.

Situação Atual: A Infraero possui diversos equipamentos de auxílio à pessoa com deficiência nos aeroportos, porém não existem padrões e quantidade definida.

Situação Desejada: Quando existe um padrão e quantidade definida, fica bem mais fácil cumprir os dispositivos legais vigentes.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Reunir-se com a Diretoria de Operações da Infraero para propor a ação de melhoria.	Assessoria da Presidência - Acessibilidade	Até 30 de junho 2009	Concluído
Efetuar mapeamento dos equipamentos de auxílio às pessoas com deficiência, existentes nos aeroportos	Diretoria de Operações/Assessoria da Presidência - Acessibilidade	Até 31 de julho 2009	Concluído
Estabelecer a necessidade de equipamentos para fins de previsão orçamentária para 2010.	Diretoria de Operações/Assessoria da Presidência - Acessibilidade	Até 31 de agosto 2009	Pendente

Quadro 180: Plano de ação da iniciativa 12.3.2.1

Fonte: Assessoria da Presidência – Acessibilidade

A Assessoria de Acessibilidade da Presidência reuniu-se com a Diretoria de Operações no intuito de sugerir a padronização dos equipamentos de auxílio às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nos aeroportos da Rede Infraero.

Porém, após diversas reuniões para a discussão do tema, não foi possível chegar a uma decisão favorável, vez que, segundo a área de operações ainda não foram estabelecidos procedimentos quanto ao fornecimento de equipamentos para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Objetivo Estratégico 13 – Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto

Indicador 13.a: Margem Operacional.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: 21%.

Resultado esperado: Manter o nível de gastos compatível com a arrecadação de receitas.

Dependência		Meta 2009 (%)	Realizado até dezembro/2009			
			Receita Operacional em 2009 (R\$)	Despesa Operacional em 2009 (R\$)	Margem Operacional Acumulada 2009 (%)	Varição em Relação à Meta (%)
SEDE	SEDE	-1670,77%	1.197.026,97	248.925.322,41	-20695,3%	-1138,7%
SBBE	Aeroporto de Belém	-61,34%	27.469.028,66	47.513.683,19	-73,0%	-19,0%
SBBR	Aeroporto de Brasília	24,87%	105.834.634,74	82.820.151,34	21,7%	-12,6%
SBCF	Aeroporto de Confins	31,05%	87.116.553,68	64.174.908,03	26,3%	-15,2%
SBGL	Aeroporto do Galeão	15,76%	330.865.974,40	293.313.800,95	11,3%	-28,0%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	58,45%	675.761.577,22	308.938.510,69	54,3%	-7,1%
SBKP	Aeroporto de Campinas	52,85%	204.326.144,97	139.268.956,84	31,8%	-39,8%
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	22,46%	82.705.035,93	67.805.039,88	18,0%	-19,8%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	-90,07%	60.939.394,92	66.948.714,04	-9,9%	89,1%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	66,49%	180.537.550,22	78.216.872,24	56,7%	-14,8%
SBSV	Aeroporto de Salvador	33,93%	80.841.858,61	58.156.104,34	28,1%	-17,3%
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	17,80%	185.185.434,86	209.410.141,59	3,6%	-79,8%
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	14,50%	249.889.225,58	248.654.978,98	7,7%	-47,1%
SRNO	Sup. Regional do Norte	13,30%	147.303.771,62	178.152.550,46	-11,7%	-187,8%
SRSU	Sup. Regional do Sul	30,90%	190.468.385,46	179.275.046,84	17,0%	-45,0%
	Juiz de Fora		-1.523,02	206,30		
INFRAERO		21,00%	2.610.440.074,82	2.271.574.988,12	13,0%	-38,19%

Tabela 52: Resultados do indicador 13.a
Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

A margem operacional de 2009 encerrou o exercício em 13,0%; 8,0 pontos percentuais abaixo da meta estabelecida. Verificou-se, no exercício, que a receita apresentou crescimento de 2,6%, enquanto os custos aumentaram 14,3%.

Em 2009 houve crescimento na receita operacional de 2,6%, com destaque para as receitas de embarque doméstico, no montante de R\$ 587,3 milhões, representando um crescimento de 10,5%, e para as receitas de concessões de áreas, no montante de R\$ 779,0 milhões, representando um aumento de 11,2%. As receitas de permanência e de navegação aérea doméstica cresceram, respectivamente, 42,7% e 34,9%.

As receitas de armazenagem e capatazia tiveram quedas acentuadas. Tal receita encerrou o exercício em R\$ 495,5 milhões, queda de 18,6% em relação a 2008, proporcionada pela crise econômica e pela variação do dólar, que acentuou a queda no volume das mercadorias internacionais no período. A demanda de importação e exportações nos terminais de carga, no primeiro trimestre do ano, apresentou queda de 36,2%, sendo 37,6% no movimento de carga importada e 34,3% na carga exportada. Com a recuperação da economia a movimentação de carga aérea encerrou o ano com redução de 24,8% na importação e 20,7% na exportação, totalizando 524,9 mil toneladas, ante o resultado obtido no período anterior de 684,2 mil toneladas.

Em relação às despesas, o aumento em relação ao ano de 2008 foi de 14,3%, bem acima do verificado para a receita. Destaca-se o crescimento dos gastos com pessoal em 18,1%, reflexo do reajuste salarial aprovado no Acordo Coletivo de Trabalho – ACT 2009/2010, aumento da força de trabalho, aprovação do Plano de Cargos e Salários – PCCS e da nova estrutura organizacional dos

aeroportos. Os serviços contratados apresentaram crescimento de 16,4%, em consequência da ampliação e repactuações dos contratos operacionais e de manutenção nos aeroportos. A despesa de material de consumo obteve crescimento de 25,7% no período, chegando ao montante de R\$ 68,0 milhões. Os serviços públicos apresentaram aumento de 4,1%.

Tal descompasso de crescimento entre a receita operacional e a despesa fez com que margem operacional encerrasse o ano em 13,0%.

Indicador 13.b: Retorno sobre Patrimônio Líquido

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: 39,9%.

Resultado esperado: Controlar a rentabilidade do capital investido.

Discriminação	Meta	Realizado
Lucro Operacional Bruto - em R\$ milhões	432,3	111,4
Patrimônio Líquido ano Anterior - em R\$ milhões	1.083,2	1.083,2
Retorno sobre Patrimônio Líquido (%)	39,9%	10,3%

Tabela 53: Resultados do indicador 13.b
Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

O retorno sobre o patrimônio líquido em 2009 foi de 10,3%; 29,6 pontos percentuais abaixo da meta estabelecida. Com as receitas operacionais crescendo somente 2,6%, pelos motivos expostos anteriormente, e as despesas operacionais crescendo 14,3%, o lucro operacional bruto reduziu 76,6% em 2009, refletindo no baixo desempenho do retorno sobre patrimônio líquido inicialmente previsto em 39,9%.

Indicador 13.c: EBITDA (R\$ Milhões).

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: 616,9.

Resultado esperado: Garantir a auto-suficiência de caixa da Infraero.

Discriminação	Meta	Realizado
EBITDAI (R\$ Milhões)	616,9	359,5

Tabela 54: Resultados do indicador 13.c
Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

O EBTIDA (Lucro antes de impostos, juros, depreciação/amortização, provisões, PDVI e das Obras em Bens da União) em 2009 foi de R\$ 359,5 milhões; R\$ 257,4 milhões abaixo da meta estabelecida.

A redução de 38,6% no EBTIDA da Infraero em relação ao ano de 2008, que foi de R\$ 585,7 milhões, deve-se, principalmente, ao descompasso de crescimento entre a receita operacional com

crescimento de 2,6% e a despesa operacional com 14,3%, tendo em vista os motivos já explanados anteriormente.

Indicador 13.d: Percentual de redução dos custos indiretos e despesas administrativas da Sede em relação à receita líquida referente a 2008.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: 1,2%.

Resultado esperado: Redução da participação dos custos indiretos e despesas administrativas da Sede.

Discriminação	Meta	Realizado
Receita Líquida (RL) ⁽¹⁾	2.748,6	2.510,5
(-) Custos Indiretos (CI)	946,2	975,7
(-) Despesas Sede (DS)	341,0	295,3
Total CI/DS	1.287,2	1.271,0
Relação CI/DS sobre RL	46,8%	50,6%
Percentual de redução acumulado em relação a 2008	-1,2 p.p. 1,2%	2,2 p.p. -2,6%

Tabela 55: Resultados do indicador 13.d
Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

O percentual de redução dos custos indiretos e despesas administrativas da Sede, em relação à receita líquida que era de 1,2%, não foi alcançado. Tal fato deve-se:

- ✓ A receita líquida realizada em 2009, de R\$ 2.510,5 milhões, ficou 3% acima do valor realizado em 2008 de R\$ 2.437,9 milhões, porém ficou 8,7% abaixo do valor projetado de R\$ 2.748,6 milhões. A receita de armazenagem e capatazia, que encerrou o exercício abaixo dos valores de 2008, influenciou diretamente o resultado final.
- ✓ Os custos indiretos cresceram 15,6% em relação ao ano de 2008. As despesas que apresentaram maior crescimento foram: despesas com pessoal, com 13,3%, material de consumo, com 49,9%, e serviços contratados, com 19,0%.
- ✓ No período, as despesas da Sede reduziram de 327,3 milhões em 2008 para 295,3 milhões em 2009, queda de 9,8%, porém não foi suficiente para redução dos custos no geral. Podemos destacar as seguintes contas: impostos taxas e contribuições com 96,2% passando de R\$ 24,0 milhões para R\$ 0,9 milhões, redução de R\$ 23,0 milhões; despesas gerais com queda de 48,8% reduzindo de R\$ 63,0 milhões para R\$ 32,3 milhões e material de consumo com 44,3% passando de R\$ 2,2 milhões para R\$ 1,2 milhões. As maiores altas ficaram por conta dos serviços contratados com 18,3%, acréscimo de R\$ 5,0 milhões e despesa com pessoal que aumentou em 10,3% chegando ao montante de R\$ 176,3 milhões.

Indicador 13.e: Percentual de redução dos custos indiretos do aeroporto em relação à sua receita líquida referente a 2008.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: 0,4%.

Resultado esperado: Redução da participação dos custos indiretos no aeroporto.

Dependência		Realizado 2008 CI/ RL (%)	Meta 2009 (Reduzir pontos percentuais)	Realizado até dezembro/2009			Percentual de redução do CI/RL (pontos percentuais)
				Custos Indiretos - CI (em R\$)	Receita Líquida - RL (em R\$)	CI/ RL (%)	
SBBE	Aeroporto de Belém/Julio Cesar	108,1	0,4	36.728.731,8	28.316.690,2	129,7	(21,6)
SBBR	Aeroporto de Brasília	51,0	0,4	51.950.393,8	100.965.577,4	51,5	(0,5)
SBCF	Aeroporto de Confins	32,2	0,4	31.365.606,0	82.487.375,0	38,0	(5,9)
SBGL	Aeroporto do Galeão	51,8	0,4	167.738.881,0	333.460.686,2	50,3	1,5
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	19,7	0,4	127.626.640,3	634.319.566,4	19,7	(0,0)
SBKP	Aeroporto de Campinas	16,6	0,4	52.344.431,1	193.444.978,7	27,1	(10,4)
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	49,9	0,4	42.122.711,8	79.568.503,2	52,9	(3,0)
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	57,8	0,4	35.087.642,8	58.598.391,1	59,9	(2,1)
SBSP	Aeroporto de Congonhas	14,6	0,4	33.685.360,3	169.840.010,0	19,8	(5,2)
SBSV	Aeroporto de Salvador	34,0	0,4	29.747.572,2	78.639.568,9	37,8	(3,8)
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	46,1	0,4	85.517.404,2	163.328.992,6	52,4	(6,3)
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	60,3	0,4	143.879.425,9	226.103.383,7	63,6	(3,3)
SRNO	Sup. Regional do Norte	52,7	0,4	70.589.229,0	123.583.983,1	57,1	(4,4)
SRSU	Sup. Regional do Sul	35,4	0,4	67.260.134,6	159.289.750,8	42,2	(6,8)
Regionais					966.447,90		
	Juiz de Fora	17.345,5		1.867,39	(1402,78)	(133,1)	
	GNA's	0,04		68.189,8	62.604.022,7	0,1	
INFRAERO		35,1	0,4	975.714.221,94	2.495.516.525,14	39,1	(4,0)

Tabela 56: Resultados do indicador 13.e

Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

O percentual de redução dos custos indiretos dos aeroportos em relação à receita líquida encerrou o exercício com 4,0% de aumento, não atingindo a meta estabelecida de redução de 0,4%. Tal fato deve-se principalmente a:

- ✓ Receita líquida realizada em 2009, de R\$ 2.495,5 milhões, ficou apenas 3,7% acima do resultado obtido em 2008 e 8,4% abaixo do valor projetado de R\$ 2.725,1 milhões. O fator impactante foi a realização da receita de armazenagem e capatazia abaixo do previsto devido a queda da movimentação de carga em 2009, como já detalhado anteriormente.
- ✓ Os custos indiretos apresentaram crescimento de 15,6% em relação ao ano de 2008 e encerraram o exercício 3,1% acima do montante previsto para o período. As despesas que obtiveram os maiores aumentos foram: serviços contratados e locações, com 19%, pessoal, com 13,3%, chegando ao montante de R\$ 512,5 milhões e material de consumo, com aumento de 49,9%.

Indicador 13.f: Percentual da inadimplência.

Responsável: Superintendência de Finanças – DFFI.

Meta: 2%.

Resultado Esperado: Redução substancial do nível de inadimplência contribuindo para um melhor gerenciamento dos negócios da Empresa.

Dependência		Meta 2009 (%)	Realizado até dezembro/2009				Variação em relação à meta 2009
			Valor Considerado	Valor a Receber	Valor encaminhado a Jurídica	Percentual de inadimplência	
SBBE	Aeroporto de Belém	2,00	11.157.141,80	181.723,54	113.011,00	0,62%	(1,00)
SBBR	Aeroporto de Brasília	2,00	40.809.477,67	1.659.746,18	704.593,00	2,34%	(0,99)
SBCF	Aeroporto de Confins	2,00	34.458.147,74	406.316,34	5.622,00	1,16%	(0,99)
SBGL	Aeroporto do Galeão	2,00	149.001.160,09	6.082.970,09	3.104.896,00	2,00%	(0,99)
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	2,00	218.040.176,88	9.712.000,42	7.501.850,00	1,01%	(0,99)
SBKP	Aeroporto de Campinas	2,00	86.688.395,17	760.302,10	462.352,00	0,34%	(1,00)
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	2,00	29.368.639,95	360.816,19	11.789,00	1,19%	(0,99)
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	2,00	25.414.751,93	685.616,84	487.481,00	0,78%	(1,00)
SBSP	Aeroporto de Congonhas	2,00	59.439.856,44	2.634.453,22	2.479.074,00	0,26%	(1,00)
SBSV	Aeroporto de Salvador	2,00	28.416.993,47	756.964,32	45.700,00	2,50%	(0,99)
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	2,00	48.301.220,04	1.042.212,03	592.070,00	0,93%	(1,00)
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	2,00	62.644.758,55	1.900.582,54	1.028.975,00	1,39%	(0,99)
SRNO	Sup. Regional do Norte	2,00	51.674.448,77	1.502.153,81	545.959,00	1,85%	(0,99)
SRSU	Sup. Regional do Sul	2,00	51.102.818,24	1.056.447,46	480.002,00	1,13%	(0,99)
	SEDE	2,00	144.127.554,66	726.454,27	412.011,00	21,82%	(0,89)
	OUTROS	2,00	59.759,89	600,00		1,00%	(0,99)
INFRAERO		2,00	1.040.705.301,29	29.469.359,35	17.975.385,00	1,10%	(0,99)

Tabela 57: Resultados do indicador 13.f

Fonte: Superintendência de Finanças – DFFI

O índice de inadimplência de 2009 foi de 1,10%, apresentando uma melhora nos recebimentos da Empresa de R\$ 11.123.595,35 (onze milhões, cento e vinte e três mil, quinhentos e noventa e cinco reais e trinta e cinco centavos), quando comparado com o mesmo período do ano anterior, que ao final do período existia R\$ 22.496.409,04 (vinte e dois mil, quatrocentos e noventa e seis mil, quatrocentos e nove reais e quatro centavos) a receber.

Dos 63 aeroportos contemplados, apenas 12 não alcançaram a meta, tendo como fator para alcance da meta as ações de cobrança efetuadas, que foram intensificadas, tais como contatos com clientes e renegociação de débitos, implantação de cobrança via e-mail, e registro dos devedores em órgãos de proteção ao crédito como SERASA e CADIN.

Indicador 13.g: Margem Líquida do Segmento de Negócio Comercialização de Áreas.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: 82,9%.

Resultado esperado: Controle da margem de Comercialização de Áreas.

Discriminação	Meta	Realizado
Receita Líquida	372,0	377,3
(-) Custos diretos dos Serviços Prestados	(13,6)	(14,8)
(-) Custos indiretos dos Serviços Prestados	(50,1)	(50,3)
Lucro Líquido do Negócio	308,3	312,2
Margem Líquida do Negócio	82,9%	82,7%

Tabela 58: Resultados do indicador 13.g
Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

A margem líquida do segmento de negócio Comercialização de Áreas de 2009 foi de 82,7; 0,2 pontos percentuais abaixo da meta estabelecida. Em relação à margem, podemos destacar:

- ✓ A receita líquida do segmento de negócio Comercialização de Áreas de R\$ 377,3 milhões, obteve crescimento de 17,9% em relação ao ano de 2008, 1,4% acima do valor projetado para 2009, em função do crescimento das receitas de comercialização de áreas.
- ✓ Os custos diretos atingiram um montante de R\$ 14,8 milhões, 29,4% acima do resultado de 2008. As despesas mais significativas foram: serviços contratados e locações, com crescimento de 23,7% e serviços públicos com 92,1%, chegando ao montante de 1,6 milhões ante ao montante realizado em 2008 de R\$ 0,7 milhões. Houve redução nas despesas gerais e encargos indiretos com pessoal de 25,7% e 16,1% respectivamente.
- ✓ Os custos indiretos, o crescimento de 12,8% passando de R\$ 44,6 milhões em 2008 para 50,3 milhões em 2009, as maiores aumentos ocorreram nas despesas de pessoal, 8,3%, serviços contratados com 21,2% e serviços públicos com 14,7%.

Indicador 13.h: Margem Líquida do Segmento do Negócio Estacionamento de Veículos.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: 79,1%.

Resultado esperado: Controle da margem de Comercialização de Áreas.

Discriminação	Meta	Realizado
Receita Líquida	120,9	139,8
(-) Custos diretos dos Serviços Prestados	(11,1)	(9,8)
(-) Custos indiretos dos Serviços Prestados	(14,2)	(16,0)
Lucro Líquido do Negócio	95,5	114,0
Margem Líquida do Negócio	79,1%	81,5%

Tabela 59: Resultados do indicador 13.h
Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

O segmento de negócio de Estacionamento de Veículos atingiu a meta estabelecida para o período. A margem líquida obtida foi de 81,5% com 2,4 pontos percentuais acima da meta estabelecida de 79,1%. Em relação à margem podemos citar:

- ✓ A receita líquida do segmento de negócio Estacionamento de Veículos de R\$ 139,8 milhões obteve crescimento de 25,9% em relação ao ano de 2008 e encerrou o exercício R\$ 18,9 milhões acima da receita prevista.
- ✓ Em relação aos custos diretos, houve aumento de 8,9% em relação ao exercício anterior, chegando ao montante de R\$ 9,8 milhões, inferior a meta em 11,6%. A despesa que apresentou maior crescimento foi serviços contratados com aumento de 9,9%; partindo de R\$ 8,2 milhões em 2008 para R\$ 9,0 milhões em 2009.
- ✓ Os custos indiretos obtiveram crescimento de 25,2% em relação ao ano de 2008. Destaque para as despesas: de pessoal, com aumento de 23,2%, serviços contratados e locação, com 31,2% e serviços públicos, com 23,8%.

Indicador 13.i: Margem Líquida do Segmento de Negócio Logística de Carga Internacional.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: 46,8%.

Resultado esperado: Controle da margem do Negócio Logística de Carga Internacional.

Discriminação	Meta	Realizado
Receita Líquida	617,6	451,4
(-) Custos diretos dos Serviços Prestados	(223,2)	(224,6)
(-) Custos indiretos dos Serviços Prestados	(105,3)	(106,2)
Lucro Líquido do Negócio	289,1	120,6
Margem Líquida do Negócio	46,8%	26,7%

Tabela 60: Resultados do indicador 13.i
Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

O segmento de negócio de Logística de Carga Internacional não atingiu a meta estabelecida para o período. A margem líquida de 2009 foi de 26,7%; 20,1 pontos percentuais abaixo da meta estabelecida. Tal fato deve-se:

- ✓ A receita líquida do segmento de negócio Logística de Carga Internacional foi 18,5% inferior a receita obtida no ano de 2008, ficando 26,9% abaixo do montante projetado de R\$ 617,6 milhões, principalmente em função, da redução na movimentação de carga aérea de 19,5% em 2009.
- ✓ os custos diretos atingiram um montante de R\$ 224,6 milhões, 16,8% acima do resultado de 2008, em decorrência, principalmente, do aumento das despesas com pessoal de 15,6%, devido às contratações e reajuste salarial de 6,0%, e serviços contratados e locações com aumento de 20,9%;
- ✓ Em relação aos custos indiretos o aumento apresentado em relação ao ano de 2008 foi de 13,1% com destaque para as despesas com material de consumo, em 46,6%, serviços contratados, em 11,5%, e despesas gerais em 32,3%.

Indicador 13.j: Margem Líquida do Segmento de Negócio Logística de Operações com Aeronaves.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: -20,3%.

Resultado esperado: Controle da margem do Negócio Logística de Operações de Aeronaves.

Discriminação	Meta	Realizado
Receita Líquida	393,3	309,3
(-) Custos diretos dos Serviços Prestados	(191,5)	(198,5)
(-) Custos indiretos dos Serviços Prestados	(281,8)	(291,3)
Lucro Líquido do Negócio	(79,9)	(180,5)
Margem Líquida do Negócio	-20,3%	-58,4%

Tabela 61: Resultados do indicador 13.j
Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

O segmento de negócio de Logística de Operações com Aeronaves não atingiu a meta estabelecida para o período, encerrando o exercício com margem negativa de 58,4%, quando a estabelecida era de 20,3% negativos. Em relação aos parâmetros da citada margem, podemos destacar:

- ✓ A receita líquida do segmento de negócio Logística de Operações com Aeronaves de R\$ 309,9 milhões realizada foi R\$ 84,0 milhões, inferior a meta de R\$ 393,3 milhões, em decorrência, principalmente, da queda de 29,6% das receitas de preços específicos, resultando de R\$ 67,0 milhões em 2009 contra R\$ 95,1 milhões em 2008.

- ✓ Os custos diretos atingiram um montante de R\$ 198,5 milhões; 20,3% acima do montante realizado em 2008 e 3,7% acima da meta, com destaque para as despesas de pessoal e serviços contratados, com aumentos de 21,2% e 17,5% respectivamente.
- ✓ Em relação aos custos indiretos, houve aumento de 16,1% em relação ao ano de 2008. As despesas que apresentaram os maiores crescimentos foram: despesas com pessoal, com 14,4%, serviços contratados, com 19,1% e material de consumo, com 42,8%.

Indicador 13.k: Margem Líquida do Segmento de Negócio Logística de Operações com Passageiros.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: 1,8%.

Resultado esperado: Controle da margem do Negócio Logística de Operações de Passageiros.

Discriminação	Meta	Realizado
Receita Líquida	695,5	692,4
(-) Custos diretos dos Serviços Prestados	(314,1)	(299,0)
(-) Custos indiretos dos Serviços Prestados	(368,6)	(392,3)
Lucro Líquido do Negócio	12,7	1,2
Margem Líquida do Negócio	1,8%	0,2%

Tabela 62: Resultados do indicador 13.k
Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

A meta prevista não foi atingida pelo segmento de negócio de Logística de Operações com Passageiros. A margem líquida de 2009 foi de 0,2%; 1,6 pontos percentuais abaixo da meta estabelecida. Tal fato deve-se:

- ✓ A receita líquida de R\$ 692,4 milhões apresentou crescimento de 11,3% em relação a 2008. A realização ficou bem próximo da meta, apenas 0,4% abaixo do montante previsto de R\$ 695,5 milhões.
- ✓ Os custos diretos atingiram o montante de R\$ 299,0 milhões; 11,4% acima do realizado em 2008. Observam-se os maiores aumentos nas despesas com pessoal com 15,9%, chegando ao montante de R\$ 65,8 milhões, despesas com serviços contratados com aumento de 10,1% e montante de R\$ 187,9 milhões e despesas gerais com 14,1%.
- ✓ Em se tratando dos custos indiretos, houve aumento de 19,4% em relação ao ano de 2008 e 6,4% acima do montante previsto. Destacam-se os custos com pessoal, com crescimento de 15,1%, serviços contratados com 25,1%, material de consumo com 68,3% e serviços públicos com aumento de 14,7%.

Indicador 13.l: Margem Líquida do Segmento de Negócio Navegação Aérea.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: -1,7%.

Resultado esperado: Controle da margem do Negócio Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea.

Discriminação	Meta	Realizado
Receita Líquida	274,8	254,1
(-) Custos diretos dos Serviços Prestados	(221,6)	(219,3)
(-) Custos indiretos dos Serviços Prestados	(57,8)	(59,5)
Lucro Líquido do Negócio	(4,6)	(24,6)
Margem Líquida do Negócio	-1,7%	-9,7%

Tabela 63: Resultados do indicador 13.l

Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

O segmento de negócio de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea não atingiu a meta estabelecida para o período, encerrando o exercício com margem negativa de 9,7%, quando a estabelecida era de 1,7% negativos. Considera-se que:

- ✓ A receita de auxílio à comunicação e navegação aérea de R\$ 254,1 milhões, obteve crescimento de 8,1% em relação ao ano de 2008, porém 7,5% abaixo da meta prevista.
- ✓ Os custos diretos atingiram um montante de R\$ 219,3 milhões; 10,6% acima do montante realizado em 2008. Os principais aumentos foram em pessoal com 10,4% chegando ao montante de R\$ 195,8 milhões, serviços contratados com 10,2% e material de consumo, 17,6%.
- ✓ Os custos indiretos obtiveram crescimento de 13,5% em relação ao ano de anterior, chegando a 59,5 milhões. As despesas que apresentaram os maiores crescimentos foram: despesas com pessoal 22,0% e material de consumo com 14,9%.

Indicador 13.m: Margem Líquida do Segmento de Negócio Telecomunicações.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Meta: 33,8%.

Resultado esperado: Controle da margem do Negócio de Telecomunicações Aeroportuárias.

Discriminação	Meta	Realizado
Receita Líquida	54,0	52,8
(-) Custos diretos dos Serviços Prestados	(21,0)	(16,1)
(-) Custos indiretos dos Serviços Prestados	(14,8)	(11,8)
Lucro Líquido do Negócio	18,3	25,0
Margem Líquida do Negócio	33,8%	47,2%

Tabela 64: Resultados do indicador 13.m
 Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

O segmento de negócio de Telecomunicações atingiu a meta estabelecida para o período. A margem líquida de 2009 foi de 47,2%, ficando 13,4 pontos percentuais acima da meta estabelecida. Pode-se destacar que:

- ✓ A receita de telecomunicações aeronáuticas de R\$ 52,8 milhões obteve crescimento de 11,9% em relação ao ano de 2008.
- ✓ Os custos diretos atingiram um montante de R\$ 16,1 milhões; 16,8% abaixo do montante realizado em 2008. Destaca-se a redução de 25,4% e 13,9%, respectivamente, para os serviços públicos e serviços contratados e locações.
- ✓ Em relação aos custos indiretos, a redução foi de 10,5% em relação ao ano de anterior, chegando a R\$ 11,8 milhões. Destaca-se a redução nas despesas de serviços contratados de 13,5% e serviços públicos com 16,9%.

Iniciativa 13.1.1.1: Implementar medidas voltadas à otimização do uso dos recursos financeiros, à eliminação de desperdícios e à priorização de recursos para as atividades operacionais, de segurança e comercial.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Situação Atual: Observa-se tendência ascendente dos custos operacionais em relação às receitas operacionais. Observa-se, também, demanda por recursos para aplicação nas atividades operacionais e de segurança. Esta situação compromete a geração de resultado e a alocação de recursos adicionais para investimentos.

Situação Desejada: Otimização do uso dos recursos financeiros, por meio da elaboração de diagnóstico com identificação de medidas necessárias para a alavancagem das atividades operacionais, de segurança e comerciais.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO/FIM)	STATUS
Elaboração de projeto específico	DFCT	01/06/2009	Em análise
Construção de base de dados para análise das informações	DFCT	13/07/2009	Em análise
Elaboração de Relatório Preliminar com proposta técnica	DFCT	27/07/2009	Pendente
Aprovação da proposta técnica	DFCT	03/08/2009	Pendente
Encaminhamento, às áreas correspondentes, das medidas a serem adotadas de acordo com o seu âmbito de atuação	DFCT	10/08/2009	Pendente

Quadro 181: Plano de ação da iniciativa 13.1.1.1

Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

Houve necessidade de mudança do líder do projeto. Tal alteração causou atraso no projeto sendo necessária adaptações e reprogramação de prazos.

Objetivo Estratégico 14 - Estabelecimento e programação do conjunto dos investimentos com critérios técnicos de retorno financeiro e ênfase na qualidade do gasto

Iniciativa 14.1.1.1: Adequar os custos de obras e de manutenção da infraestrutura.

Responsável: Superintendência de Estudos e Projetos de Engenharia – DEPE.

Situação Atual: Custos de obras e manutenção considerados altos.

Situação Desejada: Custos de obras e manutenção da infraestrutura adequados.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Promover estudos genéricos de soluções de engenharia focando a redução dos custos	DEPE/DEOR	JAN-SET/09	Concluído
Definir padrões tecnológicos de baixo custo	DEPE/DEOR	OUT-DEZ/09	Pendente

Quadro 182: Plano de ação da iniciativa 14.1.1.1

Fonte: Superintendência de Estudos e Projetos de Engenharia – DEPE

Objetivando adequar os custos de obras e de manutenção da infraestrutura foram realizados estudos e desenvolvidos cursos para os profissionais de engenharia, arquitetura e informática.

Com relação à definição de padrões tecnológicos de baixo custo, estes serão definidos na revisão do MAGES, com previsão de conclusão no primeiro semestre de 2010.

Iniciativa 14.2.1.1: Desenvolver e implantar o novo sistema de gestão dos investimentos.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

Situação Atual: O sistema de gestão dos investimentos não atende as necessidades da Infraero.

Situação Desejada: Sistema de planejamento e gestão de investimentos que atendendo às necessidades da Infraero.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Definição das regras de cadastro do sistema de gestão dos investimentos	PRPG(PGPI)	Set/2009	Em andamento
Definição das regras de planejamento, acompanhamento e controle da execução do SGI	PRPG(PGPI)	Set/2009	Em andamento
Desenvolvimento da aplicação	PRTI	Out/2009	A iniciar
Definição dos tipos de relatórios do SGI	PRPG(PGPI)	Out/2009	A iniciar
Desenvolvimento dos relatórios	PRTI	Out/2009	A iniciar
Validação dos relatórios do SGI	PRPG(PGPI)	Nov/2009	A iniciar
Elaboração da documentação da aplicação	PRTI	Nov/2009	A iniciar
Avaliação e aprovação da documentação	PRPG(PGPI)	Nov/2009	A iniciar
Teste da aplicação	PRPG(PGPI)	Dez/2009	A iniciar
Colocação do SGI em produção	PRTI	Jan/2009	A iniciar
Treinamento da nova aplicação	PRPG(PGPI)	Fev e Mar/2010	A iniciar
Implantação do sistema	PRPG/PRTI	A partir de Abr/2010	A iniciar

Quadro 183: Plano de ação da iniciativa 14.2.1.1

Fonte: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG

Com o desenvolvimento da ferramenta emergencial de apoio ao processo de planejamento dos investimentos 2010 a 2014, o estabelecimento das especificações do Sistema de Planejamento e Gestão dos Investimentos (SPGI) foram interrompidas. A previsão para a retomada das atividades está mantida para 2010, uma vez que o aumento do quadro de colaboradores da PRPG visa agilizar o desenvolvimento de atividades que não foram possíveis em 2009.

Foram implementadas melhorias no sistema informatizado atual de planejamento e gestão de investimentos, que possibilitou uma gestão mais eficaz dos investimentos da Empresa. A estrutura do sistema foi montada em consonância à nova metodologia, ou seja, por Programas e Ações, e as melhorias na ferramenta permitiram à vinculação de cada item de investimento as respectivas Funcionais Programáticas da Lei Orçamentária Anual (LOA) e o agrupamento dos itens de investimentos em projetos.

Também foram desenvolvidas soluções para a geração de relatórios com informações gerenciais do orçamento e realizado de cada item, detalhadas por Aeroporto, Regional e Sede além de relatórios com visão por Funcionais Programáticas da LOA e plurianual dos investimentos da Empresa, bem como, listagem de itens de investimentos associados aos seus respectivos contratos, visão comparativa

entre o orçado e realizado por item de investimentos, permitindo que todos os gestores, em todos os níveis, possam ter acesso a essas informações de forma que possam atuar com mais precisão de forma preventiva e corretiva visando ao cumprimento das metas estabelecidas para os investimentos.

Iniciativa 14.3.1.1: Analisar os projetos de investimentos: validar a metodologia, acompanhar o desempenho e consolidar a prática de gestão baseada em valor para o conjunto dos investimentos da Empresa.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.

Situação Atual: Os estudos de viabilidade econômico financeira são considerados na tomada de decisão de investimentos. Entretanto os reais resultados do investimento não são aferidos após a sua realização.

Situação Desejada: Realizar análise pós investimento dos estudos de viabilidade econômico financeiros realizados, utilizando-se de metodologia que permita comparabilidade entre as premissas utilizadas e os resultados efetivos. Aprimoramento das técnicas atualmente utilizadas na elaboração de estudos de viabilidade econômico financeira.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO/FIM)	STATUS
Divulgação de informações sobre os estudos de viabilidade realizados	DFCT	18/03/2009	Concluído
Seleção de projetos a serem avaliados	DFCT	17/03/2009	Concluído
Avaliação dos projetos selecionados	DFCT	15/06/2009	Pendente
Divulgação dos resultados	DFCT	19/06/2009	Pendente

Quadro 184: Plano de ação da iniciativa 14.3.1.1

Fonte: Superintendência de Controladoria – DFCT

A priorização, pela Diretoria Executiva, das ações voltadas à contratação de consultoria especializada na elaboração de estudo objetivando a concessão de áreas para exploração de hotel nos aeroportos de Brasília e do Galeão, bem como a revisão do Estudo de Viabilidade Econômica (EVE) do terminal de passageiros número 2 do Aeroporto do Galeão (solicitação do Ministério do Planejamento) concorreu para o atraso no desenvolvimento do projeto.

Em decorrência de atraso no recebimento de informações dos empreendimentos realizados, não foi possível concluir o projeto no prazo estabelecido, sendo necessário reprogramar a divulgação.

Iniciativa 14.4.1.1: Desenvolver regras de negócios para definição da priorização dos investimentos.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

Situação Atual: O critério de priorização dos investimentos é empírico, sem sistematização que considere critérios objetivos.

Situação Desejada: Critério de priorização dos investimentos sistematizado e com metodologia para priorização com base em critérios técnicos.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Elaborar diagnóstico acerca do atual processo de decisão dos investimentos.	PRPG(PGPI)	Set/2009	Concluído
Realizar benchmarking.	PRPG(PGPI)	Out/2009	Atividade adiada
Propor alternativas à Diretoria Executiva.	PRPG(PGPI)	Nov/2009	Concluído
Incluir alternativas escolhidas na Nova NI de Plano de Ação.	PRPG(PGPI)	Nov/2009	Pendente

Quadro 185: Plano de ação da iniciativa 14.4.1.1

Fonte: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG

As visitas às empresas e organizações não puderam ser realizadas, tendo em vista o grande volume de atividades ligadas ao acompanhamento do plano de investimentos 2009 e à preparação da proposta para o período de 2010 a 2014.

As regras de negócio para a definição dos investimentos foram formuladas em conjunto com a Diretoria Executiva e aplicadas no processo de planejamento 2010 a 2014.

A organização dos grandes investimentos em projetos também ganhou destaque no processo de decisão dos investimentos.

A iniciativa não foi concluída com sucesso pela impossibilidade de desenvolvimento da norma interna sobre o processo de planejamento dos investimentos.

Está previsto para o exercício de 2010 a criação da Sala de Situação de Investimentos que irá favorecer a decisão dos investimentos de forma sistêmica.

Iniciativa 14.4.1.2: Desenvolver e implantar a norma do Plano de Ação.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

Situação Atual: As regras para o planejamento e gestão do Plano de Ação não estão normatizadas por meio de norma interna.

Situação Desejada: Plano de Ação normatizado por meio de norma interna.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Definição das regras de construção e acompanhamento do Plano de Ação junto aos responsáveis corporativos dos programas na Sede.	PRPG(PGPI)	Set/2009	Concluído
Validação da finalidade das ações existentes no Plano de Ação junto aos Gerentes de Programa.	PRPG(PGPI)	Set/2009	Concluído
Consolidar minuta da norma do Plano de Ação.	PRPG(PGPI)	Out/2009	Pendente
Aprovação da NI do Plano de Ação	PR	Nov/2009	Pendente
Divulgação da NI do Plano de Ação	PRPG	Nov/2009	Pendente

Quadro 186: Plano de ação da iniciativa 14.4.1.2

Fonte: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG

As atividades referentes ao desenvolvimento da norma interna do Planejamento de Investimentos foram temporariamente suspensas em decorrência dos procedimentos referentes ao Plano de Investimentos 2010 a 2014, em desenvolvimento. O desenvolvimento das regras referentes ao planejamento e gestão dos investimentos foi iniciada com a edição do Ato Administrativo nº 1597/PR/2009, já em aplicação.

O cronograma para o desenvolvimento na norma sobre o planejamento e a gestão dos investimentos foi reestabelecido para execução no exercício de 2010.

Iniciativa 14.4.2.1: Propor metodologia para elaboração e priorização de ferramenta de programação de investimentos.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.

Situação Atual: Não existe a uniformização de conceitos, metodologia e procedimentos para a elaboração do Plano de Investimentos de curto, médio e longo prazo.

Situação Desejada: Metodologia e procedimentos para a elaboração e priorização de Plano de Investimento implementado.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Elaboração do Projeto, em conjunto com as áreas fins	DOPL	Mai/2009	Não iniciado
Aprovação do Projeto pelo CPA e pela Diretoria Executiva	DOPL	Jun/2009	Não iniciado
Desenvolvimento do Projeto	Superintendências das DO/DE/DC/DF	Jul/Ago /2009	Não iniciado
Aprovação do Projeto	DOPL	Ago /2009	Não iniciado
Implementação do Projeto Piloto	DOPL	Set/2009	Não iniciado
Ajustes e Elaboração do Manual de Procedimentos	DOPL	Out/2009	Não elaborado
Aprovação e Publicação do Manual de procedimentos	PRPG	Nov/2009	Não iniciado

Quadro 187: Plano de ação da iniciativa 14.4.2.1

Fonte: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL

A elaboração deste projeto será realizada em 2010, visto que somente neste ano é que a Gerência de Planos Diretores foi reestruturada com o retorno de empregados da Infraero que prestavam serviços à ANAC, repondo os que eram contratos especiais, dispensados devido a nova política da Empresa, e que desenvolviam as atividades da área.

Iniciativa 14.5.1.1: Disseminar, entre o corpo gerencial e outros profissionais, as práticas de gestão por projetos, segundo os critérios do *Project Management Institute* – PMI.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

Situação Atual: Os principais investimentos da Infraero não são conduzidos com a aplicação das práticas de gerenciamento de projetos.

Situação Desejada: Os principais investimentos da Infraero conduzidos por meio das práticas de gerenciamento de projetos.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Identificar a aplicabilidade da gestão de projetos no processo de gestão dos investimentos da Infraero.	PRPG(PGPI)	Set/2009	Concluído
Treinar a equipe da Gerência de Planejamento de Investimentos nas práticas de gestão de projetos, segundo critérios PMI.	PRPG(PGPI)	Set à Out/2009	Cancelado
Apresentar a metodologia a Diretoria Executiva.	PRPG(PGPI)	Nov/2009	Concluído
Aplicar a gestão de projetos em um empreendimento piloto.	PRPG/DEOB	Nov/2009	Concluído
Aplicar a gestão de projetos nos principais investimentos da Infraero	PRPG(PGPI)	Fev/2010	Concluído

Quadro 188: Plano de ação da iniciativa 14.5.1.1

Fonte: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG

A iniciativa teve grande aderência por parte das áreas gestoras dos grandes investimentos da Infraero. Por elas foi abstraído que tal prática só trará benefícios aos mecanismos de gestão dos investimentos.

O treinamento da equipe nas práticas de gestão de projetos, segundo critérios PMI, não foi possível em decorrência do processo de Planejamento de Investimentos 2010 a 2014 que demandou o esforço de toda a equipe da PGPI, a qual era insuficiente para atender à demanda imposta a área.

A previsão para a retomada das atividades está mantida para 2010, uma vez que o aumento do quadro de colaboradores da Gerência de Planejamento de Investimentos – PGPI visa agilizar o desenvolvimento de atividades que não foram possíveis em 2009.

Como medida corretiva para proporcionar um tratamento mais efetivo na condução dos investimentos de grande vulto, procurou-se organizar os itens de investimentos alocando-os dentro de um mesmo conglomerado e estabelecendo uma ligação entre eles por meio de uma codificação que fazia menção à dependência beneficiária do investimento, bem como do programa de investimento gestor e da perspectiva do Mapa Estratégico 2010 a 2014, favorecendo assim uma aderência do projeto às orientações estratégicas da Empresa.

Para o exercício de 2010 está previsto o estabelecimento do Plano de Gerenciamento para os projetos de investimentos, onde os gestores deverão definir, preparar, integrar e coordenar a definição dos requisitos, do escopo, da estrutura analítica, das atividades e do cronograma dos projetos de investimento.

Iniciativa 14.5.1.2: Estruturar, formar e acompanhar os projetos de investimentos.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

Situação Atual: Os principais investimentos da Infraero não são conduzidos com a aplicação das práticas de gerenciamento de projetos.

Situação Desejada: Os principais investimentos da Infraero conduzidos por meio das práticas de gerenciamento de projetos.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Coordenar a seleção dos projetos de investimentos 2010-2014.	PRPG(PGPI)	Fev/2010	Concluído
Desenvolvimento dos temas de abertura dos projetos 2010-2014.	PRPG(PGPI)	Mar/2010	Em andamento
Definição das equipes dos projetos 2010-2014.	PRPG(PGPI)	Mar/2010	A iniciar
Acompanhamento da execução, monitoramento e controle dos projetos (gerenciamento de riscos, recursos, desempenho, mudanças)	PRPG(PGPI)	Abr/2010	A iniciar

Quadro 189: Plano de ação da iniciativa 14.5.1.2

Fonte: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG

Iniciativa em execução e com continuidade prevista para o exercício de 2010, onde está previsto o estabelecimento do Plano de Gerenciamento para os projetos de investimentos, onde os gestores deverão definir, preparar, integrar e coordenar a definição dos requisitos, do escopo, da estrutura analítica, das atividades e do cronograma dos projetos de investimento.

3. INFORMAÇÕES SOBRE A COMPOSIÇÃO DE RECURSOS HUMANOS

3.1 Composição de Recursos Humanos

Composição do Quadro de Recursos Humanos Situação apurada em 31/12/2009			
Regime do Ocupante do Cargo	Lotação Efetiva	Lotação Autorizada	Lotação Ideal
Estatutários	Σ	Σ	Σ
Próprios			
Requisitados			
Celetistas	11.183	13.570	13.570
Cargos de livre provimento	Σ	Σ	Σ
Estatutários			
Não Estatutários			
Terceirizados			
Total			

QUADRO PRÓPRIO						
Tipologia	Qtd.	Vencimentos e vantagens fixas	Retribuições	Gratificações	Adicionais	Indenizações
Estatutários (inclusive os cedidos, com ônus)						
2007		NA	NA	NA	NA	NA
2008		NA	NA	NA	NA	NA
2009		NA	NA	NA	NA	NA
Celetistas (inclusive os cedidos, com ônus)						
2007	10.688	330.423.891,11	NA	784.531,47	346.061.847,17	1.460.089,51
2008	11.533	383.102.887,96	NA	925.820,31	398.199.109,84	811.521,69
2009	11.168	453.581.834,56	NA	875.649,21	460.377.562,60	26.822.710,51
Cargo de Provimento em Comissão ou de Natureza Especial (sem vínculo)						
2007	184	15.637.956,06	NA	NA	NA	NA
2008	156	15.096.221,88	NA	NA	NA	NA
2009	40	6.795.728,04	NA	NA	NA	NA
Requisitados com ônus para a UJ						
2007	10	192.862,07	NA	NA	NA	NA
2008	9	585.941,49	NA	NA	NA	NA
2009	1	172.253,45	NA	NA	NA	NA
Requisitados sem ônus para a UJ						
2007	2	NA	NA	NA	NA	NA
2008	1	NA	NA	NA	NA	NA
2009	-	NA	NA	NA	NA	NA

Quadro 190: Composição de Recursos Humanos

Fonte: Sistema de Gestão de Recursos Humanos - GESTORH

3.1.1 Análise crítica sobre a situação dos recursos humanos

•Adequação quantitativa e qualitativa dos quadros à missão organizacional

O efetivo aprovado para a Infraero é de 13.570 empregados, conforme estabelece a Portaria n.º 10, de 23/06/2006, do então Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais - DEST, publicada no D.O.U. do dia 26/06/2006.

Ao final do ano de 2008 a empresa contava com um total de 11.533 empregados e no final de 2009 com um total de 11.183 empregados. Assim, de acordo com as necessidades estão sendo autorizadas as admissões de novos empregados conforme a demanda organizacional, quando são definidos os respectivos cargos, momento em que ocorre a adequação quantitativa e qualitativa.

Ressalta-se que no ano de 2009 foi implementado o Programa de Desligamento Voluntário Incentivado – PDVI que culminou no desligamento de empregados do quadro de cargos regulares da Infraero.

• **Adequação dos quantitativos de área-meio em relação à área-fim**

A empresa está passando por uma grande reestruturação organizacional redefinindo os papéis das suas unidades organizacionais, o que irá adequar melhor os quantitativos entre tais áreas.

• **Desempenho funcional dos servidores e funcionários**

A sistemática de avaliação de desempenho dos empregados da Infraero está sendo reavaliada para aplicação a partir do ano de 2011. Quanto ao desempenho dos serviços terceirizados a avaliação ocorre a cada três meses pelos fiscais operacionais dos contratos.

• **Necessidades e redução ou ampliação do Quadro próprio de Recursos Humanos no médio e longo prazo**

Embora o efetivo autorizado pelo DEST esteja acima do efetivo existente, em função de diversas demandas por parte do Governo Federal, há a previsão de ampliação do quadro próprio, estando previsto, somente para o ano de 2010 a admissão de aproximadamente 1000 novos empregados para o quadro próprio.

• **Planos de capacitação do quadro de recursos humanos**

A cada exercício é aprovado pela Diretoria Executiva um Plano de Treinamento, o qual contempla cursos corporativos, programas de desenvolvimento (língua inglesa, incentivo ao ensino superior, desenvolvimento gerencial e educação formal), programas de formação específica, cursos de mercado e cursos internos. No ano de 2009 ocorreram 78.479 participações em eventos.

• **Efeitos dos Planos demissionais, quando existentes**

O Programa de Desligamento Voluntário Incentivado – PDVI foi aplicado na Infraero no período de 13/07/2009 a 11/08/2009. Ao todo foram efetuadas 456 adesões, sendo que ocorreram 5 cancelamentos, 11 desistências e 1 indeferimento. Durante o ano de 2009 foram efetivados 312 desligamentos pelo programa.

Como efeito do Programa obteve-se a renovação do quadro próprio, melhoria contínua de ações estratégicas empresariais e a qualificação dos recursos humanos e adequação qualitativa e quantitativa do efetivo.

• **Impactos da terceirização na produtividade da UJ**

Em 31/12/2009 a Infraero contava com um total de 21.690 empregados de empresas que prestam serviços interpostos.

• **Política remuneratória da UJ**

A política de remuneração é definida no Acordo Coletivo de Trabalho por ocasião da data-base da categoria, conforme orientações emanadas do DEST.

• **Situação e evolução do passivo trabalhista vinculado à UJ**

Conforme informações prestadas pela Procuradoria Jurídica, Despacho n.º 032/PRPJ/2010, de 11/01/2010, os valores apurados em 04/01/2010 – ações trabalhistas são:

- a) em execução – R\$ 8.373.757,96
- b) em execução parcial – R\$ 31.092.327,17
- c) ações julgadas procedentes em fase de recurso – R\$ 4.695.946,09
- d) ações julgadas parcialmente procedentes em fase de recurso – R\$ 69.444.350,93

- Cumprimento do cronograma e medidas adotadas pelo órgão ministerial supervisor para substituição das terceirizações indevidas de atividades finalísticas da administração pública, quando houver

Por meio de um Termo de Ajustamento de Conduta - TAC, celebrado entre a Infraero e o Ministério Público Federal em 22/02/2006 e respectivos aditivos foram definidas as atividades previstas no Plano de Classificação de Cargos e Salários da Infraero desenvolvidas por empresas de prestação de serviços que passarão a ser executadas somente por empregados do quadro próprio e as que serão extintas e passarão a ser prestadas por intermédio de empresas de serviços interpostos.

Em função da disponibilidade orçamentária a Infraero vem realizando diversas ações para atendimento ao TAC, tendo como prazo estabelecido para o total cumprimento o final do ano de 2012.

3.2 Contratos de Terceirização

O Quadro Demonstrativo dos contratos de terceirização de área-fim no exercício de 2009 encontra-se no **anexo II**.

Nat.	Contrato	Empresa contratada	Vigência do Contrato		Nível de Escolaridade				Sit.
					Quantidade				
			Início	Fim	Médio		Superior		
				AT	EF	AT	EF		
QUADRO TERCEIRIZADO									
Finalidade	Conservação e Vigilância		Apoio Administrativo		Atividades de Área-fim		Estagiários		
	Qtd.	Custo	Qtd.	Custo	Qtd.	Custo	Qtd.	Custo	
2007	6.758	10.011.731,52	1.012	7.734.618,51	10.513	21.426.787,47	864	7.257.450,03	
2008	6.556	11.564.687,43	1.218	7.866.433,28	10.363	26.696.452,03	814	7.288.074,14	
2009	7.938	13.561.479,08	1.331	8.401.489,78	12.421	31.744.310,92	904	5.979.543,93	

Quadro 191: Terceirizados

Fonte: Quantitativo Terceirizado: Mapa de Contratos do SGCO - s_sean 17\Publico\DA\DALC\LCCO\Mapas de Contratos;

Custo médio mensal dos contratos: Balancete Consolidado exercícios 2007/2008/2009
<http://smartweb.infranet.gov.br/geacrpt/contabilidade>.

1) Apoio Administrativo - contratos de serviços de: Auditoria Interna, Lanches e Refeições, Locação de bens móveis, Locação, Manut de Equip Adm e de TI, Programa de Vale Transporte, Remoção de Lixo, Serv Especializados, Serv de Informática, Transp Administrativo, Tranp de Passageiros, Estacionamento, Aprendiz, Mensageiro/Office-boy.

4. RECONHECIMENTO DE PASSIVOS POR INSUFICIÊNCIA DE CRÉDITOS OU RECURSOS

Não se aplica a esta Unidade Jurisdicionada.

5. INSCRIÇÕES DE RESTOS A PAGAR NO EXERCÍCIO E OS SALDOS DE RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES

Não se aplica a esta Unidade Jurisdicionada.

6. INFORMAÇÕES SOBRE TRANSFERÊNCIAS (RECEBIDAS OU REALIZADAS) NO EXERCÍCIO

As informações sobre as transferências realizadas no exercício de 2009 encontram-se no **anexo III**.

7. PREVIDÊNCIA COMPLEMENTAR PATROCINADA

7.1. Descrição e Demonstrativo Anual

NOME: INFRAPREV
 RAZÃO SOCIAL: INSTITUTO INFRAERO DE SEGURIDADE SOCIAL
 CNPJ: 27.644.368/0001-49

DEMONSTRATIVO DOS RECOLHIMENTOS REALIZADOS AO INFRAPREV

R\$1,00

Comp.	Base Cálculo Infraprev- Folha	Contribuições Patronal			Contribuições Empregados			Totais
		Amortizante	Contribuição	Parte Patronal	Jóia	Contribuição	Parte Empregados	Patronal + Empregados
jan/2009	43.654.060,43	1.728.016,48	3.053.340,04	4.781.356,52	3.651,76	3.141.703,21	3.145.354,97	7.926.711,49
fev/2009	41.665.927,67	1.649.420,78	2.932.614,08	4.582.034,86	3.522,72	2.987.442,69	2.990.965,41	7.573.000,27
mar/2009	41.383.954,31	1.638.296,21	2.914.559,35	4.552.855,56	3.294,00	2.958.925,87	2.962.219,87	7.515.075,43
abr/2009	41.856.745,64	1.657.607,05	2.886.542,61	4.544.149,66	3.459,53	3.039.422,77	3.042.882,30	7.587.031,96
mai/2009	43.718.484,71	1.730.714,02	3.030.480,70	4.761.194,72	3.274,27	3.197.104,81	3.200.379,08	7.961.573,80
jun/2009	49.264.825,59	1.949.237,40	3.426.734,72	5.375.972,12	4.626,59	3.595.423,66	3.600.050,25	8.976.022,37
jul/2009	46.763.584,13	1.850.663,34	3.317.936,26	5.168.599,60	3.428,96	3.444.660,57	3.448.089,53	8.616.689,13
ago/2009	45.893.249,95	1.816.813,83	3.242.934,23	5.059.748,06	2.981,19	3.385.266,56	3.388.247,75	8.447.995,81
set/2009	60.103.322,79	2.379.825,04	4.186.496,08	6.566.321,12	4.389,91	4.518.099,86	4.522.489,77	11.088.810,89
out/2009	49.791.643,17	1.972.293,13	3.524.147,70	5.496.440,83	2.711,21	3.697.594,69	3.700.305,90	9.196.746,73
nov/2009	51.455.292,18	2.041.739,98	3.628.983,48	5.670.723,46	3.502,04	3.923.910,63	3.927.412,67	9.598.136,13
dez/2009	50.318.971,85	1.992.609,15	3.601.933,70	5.594.542,85	2.878,57	3.885.162,81	3.888.041,38	9.482.584,23
13/2009	46.299.122,82	1.834.013,30	2.507.908,61	4.341.921,91	0,00	2.915.935,86	2.915.935,86	7.257.857,77
Total	612.169.185,24	24.241.249,71	42.254.611,56	66.495.861,27	41.720,75	44.690.653,99	44.732.374,74	111.228.236,01

Quadro 192: Demonstrativo dos Recolhimentos realizados ao INFRAPREV

Fonte: Superintendência de Recursos Humanos – DARH

7.2. Informativos da Patrocinada

As informações encontram-se no **anexo IV**.

7.3 Ações de fiscalização em atendimento ao art. 25 da Lei Complementar nº 108/2001

O Programa de Auditoria, em obediência ao art. 25 da Lei Complementar nº 108/2001, teve como escopo a análise dos mecanismos de Controles Internos das áreas de Arrecadação das Contribuições, Sistema Contábil, Empréstimos Consignados e Investimentos, e se enquadra como ação de fiscalização.

Em decorrência da missão de auditoria, foi emitido o Relatório Preliminar de Auditoria nº 26/PRAI(AIAG)/2009, no qual consignou-se as irregularidades constatadas (ressalvas de auditoria), bem como as providências a serem adotadas para sanar as irregularidades verificadas (recomendações).

As principais ocorrências registradas no citado Relatório são:

- Ausência de recomposição dos valores da conta total de participante conforme prevê o Art. 56;
- Ausência de inclusão do salário maternidade no valor do salário de participação;
- Divergência no cálculo da contribuição das empregadas com salário maternidade;
- Divergência na arrecadação da contribuição específica;
- Contribuição principal da patrocinadora, sem a correspondente Contribuição básica dos participantes;
- Contribuição principal realizada a menor;

- g) Contribuição principal realizada a maior;
- h) Inconsistências detectadas no relatório de saldos devedores;
- i) Divergência entre o valor da última parcela e o saldo devedor do empréstimo;
- j) Empréstimo concedido com outro empréstimo inadimplente;
- k) Empréstimo com valores pagos em desacordo com os dados do contrato;
- l) Ausência de alteração da situação do empréstimo de ativo para quitado;
- m) Saldos contábeis invertidos;
- n) Arquivos do Fundo de Investimento não Recebidos pela Secretaria de Previdência Complementar;
- o) Saldo do Resumo do Demonstrativo de Investimentos Divergente do Saldo do Balancete;
- p) Ressalvas pendentes de ações do instituto/gestores da Infraero.

Destaca-se que o Relatório em questão foi encaminhado ao Diretor-Superintendente do INFRAPREV, para conhecimento e providências de sua alçada, quanto às ressalvas e recomendações da Equipe de Auditoria.

(Fonte: Gerência de Auditoria de Gestão)

8. FLUXO FINANCEIRO DE PROJETOS OU PROGRAMAS FINANCIADOS COM RECURSOS EXTERNOS

Não se aplica a esta Unidade Jurisdicionada.

9. RENÚNCIA TRIBUTÁRIA

Não se aplica a esta Unidade Jurisdicionada.

10. OPERAÇÕES DE FUNDOS

Não se aplica a esta Unidade Jurisdicionada.

11. RECOMENDAÇÕES DOS ÓRGÃOS DE CONTROLE INTERNO E EXTERNO

11.1 Recomendações da Unidade de Auditoria Interna

As recomendações feitas pela auditoria interna encontram-se no Quadro constante do **anexo V**.

11.2 Recomendações da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Defesa – Ciset-MD

As recomendações feitas pela Secretaria de Controle Interno do Ministério da Defesa – Ciset-MD encontram-se no Quadro constante do **anexo VI**.

11.3 Recomendações da Controladoria-Geral da União - CGU

As recomendações feitas pela Controladoria-Geral da União - CGU encontram-se no Quadro constante do **anexo VII**.

11.4 Determinações e Recomendações do Tribunal de Contas da União - TCU

As determinações e recomendações feitas pelo Tribunal de Contas da União - TCU encontram-se no Quadro constante do **anexo VIII**.

12. ATOS DE ADMISSÃO, DESLIGAMENTO, CONCESSÃO DE APOSENTADORIA E PENSÃO PRATICADOS NO EXERCÍCIO

Atos	Quantidade	Registros no SISAC (Quantidade)
Admissão	224	67
Desligamento	453	253

Quadro 193: Atos de admissão, desligamento, aposentadoria e pensão

Os atos de admissão e desligamento são enviados mensalmente para apreciação dos órgãos de controle interno por meio do Sistema de Apreciação e Registros dos Atos de Admissão e Concessões – SISAC, em atendimento ao disposto na Instrução Normativa TCU nº 55/2007. (Fonte: Superintendência de Recursos Humanos – DARH).

13. REGISTROS ATUALIZADOS NOS SISTEMAS SIASG E SICONV



D E C L A R A Ç Ã O

Declaro que até a presente data estão disponíveis no Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais – SIASG, informações de 1.530 (um mil, quinhentos e trinta) contratos firmados pela INFRAERO, devidamente atualizadas.

Quanto aos Convênios, Contratos de Repasse e Termos de Parceria, firmados pela INFRAERO, os mesmos não se encontram disponíveis no SICONV, posto que os recursos não fazem parte dos Orçamentos Fiscal e de Seguridade da União.

Brasília, 26 de Abril de 2010,


MARCOS AUGUSTO DE ABREU RANGEL
Superintendente de Controle Empresarial

14. INFORMAÇÕES CONTÁBEIS DA GESTÃO

14.1. Demonstrações Contábeis previstas na Lei N° 6.404/76 e notas explicativas

A) BALANÇO PATRIMONIAL

(Em R\$ mil)									
ATIVO	Notas	DEZ/2009	DEZ/2008	VAR. %	PASSIVO	Notas	DEZ/2009	DEZ/2008	VAR. %
CIRCULANTE		1.895.078	1.809.904	4,7%	CIRCULANTE		1.136.615	908.499	25,1%
Disponibilidades e Aplicações Financeiras	4	1.422.149	1.441.417	-1,3%	Recursos de Terceiros		708.735	517.414	37,0%
Contas a Receber	5	483.607	705.776	-31,5%	Vinculados a Investimentos	9	650.933	440.013	47,9%
(-) Provisão p/ Créditos de Liquidação Duvidosa	5h	(162.721)	(431.053)	-62,3%	Comando da Aeronáutica	10	49.003	70.160	-30,2%
Impostos a Recuperar	6a	76.616	40.647	88,5%	Tesouro Nacional	11	8.799	7.241	21,5%
Almoxarifados		54.317	47.507	14,3%	Fornecedores de Bens e Serviços		174.354	173.063	0,7%
Outras Contas		21.110	5.610	276,3%	Encargos Trabalhistas		132.431	87.800	50,8%
					Tributos a Recolher	6b	77.835	64.336	21,0%
					Previdência Complementar - Infraprev	18a	9.572	8.324	15,0%
NÃO CIRCULANTE		458.969	357.770	28,3%	Dividendos e Juros sobre Capital Próprio a Pagar	15	19.869	38.005	
					Participação dos Empregados nos Lucros	18b	1.962	10.142	-80,7%
					Outras Obrigações		11.857	9.415	25,9%
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO		118.714	116.896	1,6%					
Contas a Receber	5	462.249	212.308	117,7%	NÃO CIRCULANTE		198.856	176.019	13,0%
(-) Provisão p/ Créditos de Liquidação Duvidosa	5h	(436.110)	(179.648)	142,8%	Provisão p/Contingências Trabalhistas e Cíveis	12	155.145	172.405	-10,0%
Depósitos Judiciais		92.407	84.068	9,9%	Sentenças Judiciais a pagar	12c	40.919	0	
Aplicação em Notas do Tesouro		168	168	0,3%	Recursos para Aumento de Capital	13	2.792	3.614	-22,7%
INVESTIMENTOS	8a	8.298	8.287	0,1%	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		1.018.576	1.083.156	-6,0%
IMOBILIZADO	8b	309.709	217.142	42,6%	Capital Social	14a	970.729	888.523	9,3%
INTANGÍVEL	8c	22.248	15.445	44,0%	Reservas de Capital	14b	0	78.592	-100,0%
					Reservas de Lucros		47.847	116.041	
TOTAL DO ATIVO		2.354.047	2.167.674	8,6%	TOTAL DO PASSIVO		2.354.047	2.167.674	8,6%
ATIVO COMPENSADO		10.828.731	11.189.544	-3,2%	PASSIVO COMPENSADO		10.828.731	11.189.544	-3,2%
Bens da União	16a	9.746.334	9.895.009	-1,5%	Bens da União	16a	9.746.334	9.895.009	-1,5%
Garantias Caucionárias de Terceiros	16b	1.082.397	1.294.535	-16,4%	Garantias Caucionárias de Terceiros	16b	1.082.397	1.294.535	-16,4%
TOTAL DO ATIVO APÓS COMPENSADO		13.182.778	13.357.218	-1,3%	TOTAL DO PASSIVO APÓS COMPENSADO		13.182.778	13.357.218	-1,3%

As Notas Explicativas são parte integrante das Demonstrações Financeiras

Quadro 194: Balanço Patrimonial

B) DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO

		(Em R\$ mil)		
	Notas	DEZ/2009	DEZ/2008	VAR. %
RECEITA OPERACIONAL BRUTA		2.610.440	2.543.901	2,6%
Pouso e Permanência		263.829	243.363	8,4%
Embarque		736.749	663.045	11,1%
Armazenagem e Capatazia		495.504	608.879	-18,6%
Comunicação e Auxílio à Navegação Aérea		277.926	258.861	7,4%
Comerciais		779.050	700.788	11,2%
Outros Serviços		57.382	68.965	-16,8%
DEDUÇÕES		144.857	143.327	1,1%
PASEP		25.839	25.164	2,7%
COFINS		119.018	118.163	0,7%
RECEITA LÍQUIDA		2.465.583	2.400.574	2,7%
CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS		2.106.693	1.800.000	17,0%
LUCRO OPERACIONAL BRUTO		358.890	600.574	-40,2%
Margem Bruta		13,7%	23,6%	
DESPESAS OPERACIONAIS		268.225	245.983	9,0%
Planejamento e Orientação Técnico-operacional		65.862	51.366	28,2%
Comerciais		13.116	12.306	6,6%
Administrativas		189.247	182.311	3,8%
OUTRAS RECEITAS/DESPESAS OPERACIONAIS		55.857	56.500	
Receitas Financeiras		146.839	204.452	-28,2%
Despesas Financeiras		(48.129)	(61.156)	-21,3%
Provisão p/ Prováveis Perdas e Contingências		(22.486)	(113.174)	-80,1%
Perdas Sentenças Judiciais		(40.919)	0	
Anulação de Receitas/Despesas de Exercícios Anteriores		(1.585)	1.945	
Receitas Eventuais		22.137	24.433	-9,4%
LUCRO OPERACIONAL DO EXERCÍCIO		146.522	411.091	-64,4%
OUTRAS RECEITAS/DESPESAS		123	3.007	
LUCRO LÍQUIDO (antes do Imposto de Renda, Contribuição e Reversão dos Juros s/Cap.Próprio)		146.645	414.098	-64,6%
IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL	6c	0	79.415	-100,0%
REVERSÃO DOS JUROS SOBRE CAPITAL PRÓPRIO	15	19.869	38.005	
LUCRO LÍQUIDO (antes dos investimentos para União)		166.514	372.688	-55,3%
Margem Líquida		6,8%	15,5%	
RECURSOS PRÓPRIOS APLICADOS EM BENS DA UNIÃO	7	144.279	209.141	-31,0%
LUCRO LÍQUIDO (antes da Participação dos Empregados)		22.235	163.547	
PARTICIPAÇÃO DOS EMPREGADOS		1.320	9.501	
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO		20.915	154.046	
LUCRO LÍQUIDO POR AÇÃO DO CAPITAL - Em R\$		2,86	22,65	

As Notas Explicativas são parte integrante das Demonstrações Financeiras

Quadro 195: Demonstração do resultado do exercício

C) DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO

DESCRIÇÃO	NOTA	CAPITAL	RESERVA DE CAPITAL		RESERVA DE LUCRO			LUCROS/ PREJUÍZOS ACUMULADOS	TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO
			APORTE DE CAPITAL	INCENTIVOS FISCAIS	LEGAL	INCENTIVOS FISCAIS	RESERVA PARA INVESTIMENTO		
			(Em R\$ mil)						
Saldos em 31/12/2007		1.276.404	262.570	592	0	0	0	(664.287)	875.279
Capitalização A.G.E de 16/04/2008									
Através de Aporte de Capital	14b	262.570	(262.570)						-
Através de atualização do Aporte de Capital	14b	13.836							13.836
Compensação do Prejuízo - A.G.E. de 16/04/2008	14a	(664.287)						664.287	-
Reserva de Capital :									
- Recursos para Aumento de Capital	14b		78.000						78.000
Lucro do Exercício								154.046	154.046
Destinações:									
- Reserva Legal					8.177			(8.177)	-
- Juros sobre Capital Próprio - JCP	15							(38.005)	(38.005)
- Incentivos Fiscais- Imposto s/Renda: FINAM (Art.195-A da Lei nº 6.404/76)	14c					3.350		(3.350)	-
- Reserva para investimento							104.514	(104.514)	-
Saldos em 31/12/2008		888.523	78.000	592	8.177	3.350	104.514	0	1.083.156
Capitalização A.G.E de 16/04/2009									
Através de Aporte de Capital	14b	78.000	(78.000)						-
Através de atualização do Aporte de Capital	14a	3.614							3.614
Através de reservas de incentivos fiscais	14b	592		(592)					-
Deliberação conforme A.G.O. de 16/04/2009									
Reversão da Reserva de Investimento							(68.765)	68.765	-
Reversão da Reserva Legal					(475)			475	-
Compl. de JCP e Dividendos do Exercício de 2008	15							(69.240)	(69.240)
Lucro do Exercício								20.915	20.915
Destinações:									
- Reserva Legal					1.046			(1.046)	-
- Juros sobre Capital Próprio - JCP	15							(19.869)	(19.869)
Saldos em 31/12/2009		970.729	-	-	8.748	3.350	35.749	-	1.018.576
		970.729	0	-	-	47.847	-	-	1.018.576

As Notas Explicativas são parte integrante das Demonstrações Financeiras

Quadro 196: Demonstração das mutações do patrimônio líquido

D) DEMONSTRAÇÃO DO FLUXO DE CAIXA

DESCRIÇÃO	DEZ/2009	DEZ/2008
Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais		
a) Resultado líquido ajustado	247.111	564.852
Lucro Líquido Antes dos Investimentos para União	165.193	363.187
Depreciação e Amortização	49.720	48.341
Valor residual dos investimentos baixados	2	236
Valor residual do imobilizado baixado	538	1.909
Juros sobre capital próprio	19.869	38.005
Provisão para prováveis perdas e Contingências	(29.130)	113.174
Sentenças Judiciais - Perdas	40.919	-
b) (Acréscimo)/Decréscimo do Ativo	(94.391)	(163.822)
Contas a receber de Clientes	(27.772)	(135.365)
Almoxarifados	(6.810)	(8.627)
Outras contas a receber	(51.470)	(13.624)
Depósitos Judiciais	(8.339)	(16.482)
Créditos Tributários Diferidos	-	10.276
c) Acréscimo/(Decréscimo do Passivo)	64.434	61.478
Fornecedores	1.292	44.269
Obrigações Tributárias	13.499	5.476
Obrigações Sociais	45.880	7.672
Outras Contas a Pagar	3.763	4.061
Caixa Líquido Proveniente das Atividades Operacionais	217.154	462.508
Fluxo de Caixa das Atividades de Investimento		
Aquisição de Investimentos	(13)	(3.544)
Aquisição de Ativos Imobilizados	(142.144)	(51.475)
Reclassificação e aquisições de Ativos Intangíveis	(7.484)	(15.445)
Receitas Ataero	349.581	340.586
Investimentos Ataero	(139.799)	(101.682)
Varição Recursos de Terceiros	(18.461)	(11.372)
Obras em Bens da União	(144.279)	(209.141)
Caixa Líquido usado nas Atividades de Investimento	(102.599)	(52.073)
Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento		
Aportes de Capital	3.614	13.836
Recursos para aumento de capital	(822)	(2.656)
Aumento de Capital	-	78.000
Dividendos / Juros sobre capital próprio	(127.114)	(38.005)
Participação dos empregados	(9.501)	9.501
Caixa Líquido usado nas Atividades de Financiamento	(133.823)	60.676
Aumento (Diminuição) Líquido de Caixa e Equivalentes	(19.268)	471.111
Saldo Inicial de Caixa e Equivalentes Caixa	1.441.417	970.306
Saldo Final de Caixa e Equivalentes Caixa	1.422.149	1.441.417
As Notas Explicativas são parte integrante das Demonstrações Financeiras		

Quadro 197: Demonstração do fluxo de caixa

E) DEMONSTRAÇÃO DO VALOR ADICIONADO

(Em R\$ mil)			
DESCRIÇÃO	DEZ/2009	DEZ/2008	VAR.%
Receitas	2.607.630	2.526.762	3,2%
- Receitas Operacionais	2.610.440	2.543.902	2,6%
- Devedores Duvidosos	(30.694)	(51.836)	-40,8%
- Eventuais, Canc. e Não Operacionais	27.884	34.697	-19,6%
	-	-	
Insumos adquiridos de Terceiros	(1.069.829)	(968.579)	10,5%
- Desp. c/ Mat., Energia e Serv. Terceiros	(1.034.360)	(940.118)	10,0%
- Desp. Não Operacionais, Canc. Rec. e Outras	(35.469)	(28.461)	24,6%
	-	-	
Valor Adicionado Bruto	1.537.801	1.558.183	-1,3%
	-	-	
Retenções	(82.431)	(109.679)	-24,8%
- Depreciação (Bens Próprios)	(49.720)	(48.341)	2,9%
- Contingências Trabalhistas/Cíveis	(32.711)	(61.338)	-46,7%
	-	-	
Valor Adicionado Líquido	1.455.370	1.448.504	0,5%
Valor Adicionado recebido em transferência			
- Receitas Financeiras	146.838	204.452	-28,2%
	-	-	
Valor Adicionado Total a distribuir	1.602.208	1.652.956	-3,1%
	-	-	
Distribuição do Valor Adicionado:	1.602.208	1.652.956	-3,1%
. Pessoal e Encargos	1.237.083	1.047.217	18,1%
. PDVI	44.765	-	
. Participação no Resultado	1.320	9.501	
. Juros s/Capital Próprio da União	19.869	38.005	
. Obras em Bens da União	144.279	209.141	-31,0%
. Tributos	153.848	233.051	-34,0%
. Recursos para novos investimentos	1.046	116.041	

As Notas Explicativas são parte integrante das Demonstrações Financeiras

Quadro 198: Demonstração do valor adicionado

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO EXERCÍCIO SOCIAL 2009

Nota 1 – Contexto Operacional e Institucional

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - Infraero, empresa pública delegatária de serviço público federal, constituída nos termos da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, dotada de personalidade jurídica de direito privado, tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea, prestar consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação e na construção de aeroportos, bem como realizar quaisquer atividades correlatas ou afins, que lhe forem atribuídas pelo Ministério da Defesa.

No que se refere aos investimentos realizados com recursos próprios em bens da União, representados por obras e serviços de engenharia na construção, ampliação e modernização da infraestrutura aeroportuária, a Empresa efetua tais registros para fins societários e fiscais como despesa, haja vista que os aeroportos são bens públicos pertencentes à União (Art. 38 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986). Desse modo, a Infraero não registra tais investimentos no seu Ativo Imobilizado, embora seja claro que os mesmos mantêm a capacidade de geração de resultados futuros. Além disso, inexistente termo de concessão entre a União e a Infraero, que estabeleça condições relativas à atribuição de valor econômico aos investimentos realizados e mecanismos de indenização em caso da substituição/retirada de aeroportos da Rede. Maiores detalhes estão sendo apresentados nas Notas Explicativas n.º 7 e 22 deste relatório.

Os recursos provenientes do Adicional de Tarifa Aeroportuária – Ataero, criado pela Lei n.º 7.920, de 12 de dezembro de 1989, com destinação específica para investimentos, melhoramentos, reparamentos, reformas e expansão das instalações aeroportuárias e na infraestrutura de apoio à navegação aérea, não compõem o resultado da Empresa, sendo registrados no seu passivo, como obrigação para com a União. Do valor arrecadado, 58,5% é repassado para o Comando da Aeronáutica e 41,5% é investido pela própria Infraero. A baixa contábil desta obrigação é efetuada na medida em que os dispêndios são realizados. Maiores detalhes estão sendo apresentados nas Notas Explicativas n.º 9 e 22 deste relatório.

Adicionalmente, a Empresa mantém controle dos investimentos realizados nos aeroportos em Contas de Compensação.

Nota 2 – Apresentação das Demonstrações Financeiras

As demonstrações contábeis foram elaboradas e estão sendo apresentadas em conformidade com a Lei das Sociedades por Ações - Lei nº 6.404/1976, já considerando as alterações propostas pela Lei nº 11.638/2007 e Lei nº 11.941/2009.

Nota 3 – Principais Práticas Contábeis

Dentre as principais práticas adotadas para a preparação das demonstrações financeiras, ressaltamos:

- a) O resultado é apurado em conformidade com o regime contábil de competência do exercício.

b) Ativo e Passivo Circulante e Não Circulante.

Os direitos e as obrigações são demonstrados pelos valores calculáveis e de realização, incluindo os rendimentos, os encargos e as variações monetárias incorridas até a data do balanço, quando aplicáveis. A classificação do curto e longo prazo obedece aos artigos 179 e 180 da Lei nº 6.404/1976, alterados pela Lei nº 11.638/2007 e Lei nº 11.941/2009.

c) Almoxxarifados

Os itens existentes nos almoxxarifados foram avaliados ao custo médio de aquisição, que não excede os preços de mercado.

d) Investimentos

Os investimentos avaliados pelo método de custo, estão avaliados ao custo corrigido monetariamente até 31/12/1995, ajustados ao seu valor recuperável quando aplicável, bem como pela provisão para prováveis perdas dos investimentos sem expectativa de recuperação ou rendimentos.

e) Imobilizado

Demonstrado ao custo de aquisição, reduzido ao seu valor recuperável quando aplicável. O imobilizado é submetido ao teste de recuperabilidade, quando há indícios internos ou externos de que pode estar desvalorizado. A depreciação foi calculada pelo método linear, a taxas estabelecidas em função do tempo de vida útil fixado por espécie de bens.

f) Intangível

Os ativos intangíveis com vida útil indefinida a partir de 1º de janeiro de 2009 não serão mais amortizados. Os ativos intangíveis com vida útil definida são amortizados de forma sistemática ao longo da sua vida útil estimada e são submetidos ao teste de recuperabilidade quando há indícios internos ou externos de que podem estar desvalorizados.

g) Imposto de Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido

O Imposto de Renda sobre o Lucro Real e a Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido foram calculados, anualmente, pelas alíquotas efetivas vigentes na data de elaboração das demonstrações contábeis. Os impostos diferidos são reconhecidos em função das diferenças intertemporais, prejuízo fiscal e base negativa da contribuição social, quando aplicável.

h) Estimativa

Na elaboração das demonstrações financeiras da Empresa, é necessário utilizar estimativas para contabilizar certos ativos, passivos e outras transações. As demonstrações financeiras da Empresa incluem, portanto, estimativas referentes à seleção das vidas úteis do Ativo Imobilizado, provisão necessária para realização dos ativos, passivos contingentes, determinações de provisão para o imposto de renda e outros similares. Os resultados reais podem apresentar variações em relação a essas estimativas.

i) Caixa e Equivalentes de Caixa

São classificados como caixa e equivalentes de caixa, numerário em espécie e depósitos bancários disponíveis e aplicações financeiras de curto prazo, de alta liquidez, que são prontamente conversíveis em um montante conhecido de caixa e que estão sujeitas a um insignificante risco de mudança de valor.

j) Valor Recuperável de Ativos (“Impairment”)

O imobilizado e outros ativos não circulantes são submetidos ao teste de recuperabilidade para se identificar perdas por “impairment” anualmente ou quando eventos ou alterações nas circunstâncias indicarem que o valor contábil pode não ser recuperável. A perda por “impairment” é reconhecida pelo montante em que o valor contábil do ativo ultrapassa o valor recuperável, que é o maior entre o preço líquido de venda e o valor em uso de um ativo.

Nota 4 – Disponibilidades e Aplicações Financeiras

A Infraero, em 2009, apresentou saldo de 1.416.525 mil em aplicações financeiras e R\$ 5.624 mil em disponibilidades. Por ser Empresa Pública, realiza as aplicações por intermédio do Banco do Brasil S/A., conforme estabelece a Resolução 3.284, de 25 de maio de 2005, do Banco Central do Brasil, nos Fundos de Investimento a Curto Prazo Extramercado e Extramercado Exclusivo.

Em virtude dos Termos de Compromisso de Compensação Ambiental (TCCA) assinados com o Instituto Estadual do Ambiente do Rio de Janeiro e com a Secretaria do Meio Ambiente de São Paulo, também realiza aplicação em conta poupança. Os saldos dessas operações estão demonstrados no quadro abaixo:

Bancos	(Em R\$ mil)	
	2009	2008
Banco do Brasil S/A - Extramercado	1.410.375	1.415.263
Banco do Brasil S/A - Poupança	1.154	-
Banco Nossa Caixa S/A - Poupança	4.996	4.729
Total	1.416.525	1.419.992

Quadro 199: Saldo das operações financeiras

Nota 5 – Contas a Receber

Em 31 de dezembro de 2009, o saldo do grupo Contas a Receber da Infraero apresentava a seguinte composição (com os esclarecimentos requeridos na Decisão nº 951/1999 – Plenário e no Acórdão nº. 3168/2006 - TCU - 2ª Câmara, do Tribunal de Contas da União – TCU):

(Em R\$ mil)

Composição	Curto Prazo	Longo Prazo	Total
1) VINCENDAS	304.896	458	305.354
a) Faturamento Corrente - Diversos	197.107	458	197.565
b) Acordos Administrativos - Diversos	884		884
c) Faturas pendentes de liquidação aguardando confirmação de créditos solicitados	106.905		106.905
Vasp	106.905		106.905
2) VENCIDAS	178.711	461.791	640.502
a) Cobrança Administrativa	91.480		91.480
b) Cobrança suspensa por Liminar, já revogada - VARIG(extra-concursal)	87.231		87.231
c) Encaminhada à Procuradoria Jurídica		273.296	273.296
Varig - dívida securitizada (Proc. Rec. Judicial)		132.521	132.521
Vasp - dívida securitizada (Proc. Rec. Judicial)		140.775	140.775
d) Cobrança Judicial		188.495	188.495
Varig - ação monitória		73.628	73.628
Vasp - ação ordinária (tarifa de embarque)		12.750	12.750
Vasp - ação monitória (receitas comerciais)		25.374	25.374
Vasp - cheques devolvidos		392	392
Transbrasil		5.484	5.484
Laselva		18.904	18.904
Associação Aeroviários Guarulhos		6.313	6.313
Aeroperu		4.447	4.447
Diversos - Ações Ordinárias de Cobrança		41.203	41.203
Total	483.607	462.249	945.856

Quadro 200: Saldo do grupo Contas a Receber em 31/12/2009

a) VARIG. A dívida operacional do Grupo Varig, apurada no período de setembro/2005 a agosto/2006, referente à cobrança das tarifas aeroportuárias e de navegação aérea, foi suspensa em função de decisão proferida nos autos do Processo n.º 2001.51.01.020420-0, da 12ª Vara da Justiça Federal do Rio de Janeiro, posteriormente, revogada (em 21/03/2006) pelo Tribunal Regional da 2ª Região nos autos do Processo n.º 2001.02.01.044416-6 – Agravo de Instrumento movido pela Infraero, retornando a exigibilidade do pagamento das tarifas aeroportuárias; encontrando-se as empresas Varig, Rio Sul e Nordeste em processo de recuperação judicial, autos n.º 2005.001.072887-7, da 8ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro - RJ, os valores acumulados neste período foram incluídos na proposta de pagamento formulada no Plano de Recuperação Judicial, aprovados naqueles autos pelos credores daquelas companhias, em 17/7/2006, nos termos do art. 45, §§ 1º e 2º, da Lei n.º 11.101/2005, e homologados pelo Juízo da Recuperação Judicial.

a.1) A dívida securitizada do Grupo Varig encontra-se habilitada no Processo de Recuperação Judicial (n.º 2005.001.072887-7), perante o Juízo da 1ª Vara Empresarial da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro, na forma da legislação específica (Lei n.º 11.101/2005). A Varig não reconheceu, inicialmente, a garantia da Infraero como garantia real. A Infraero impugnou, e após manifestação do Administrador Judicial e do Ministério Público favoráveis à Infraero sobre este assunto, a impugnação foi julgada procedente, incluindo o referido crédito no quadro de credores como com garantia real. Em caso de falência, o crédito reconhecido como garantia real, na ordem de preferência, possui privilégio, conforme art. 83, da Lei de Recuperação Judicial. Não havendo a falência, o Plano de Recuperação Judicial aprovado nos autos da

recuperação judicial prevê a forma de pagamento dos referidos valores já os equiparando aos valores de outros credores com garantia real. Em cumprimento ao Plano de Recuperação, a Varig efetuou depósito na conta corrente da Infraero da importância de R\$ 2.210 mil, referente ao rateio (5,354340%) do valor da alienação antecipada das debêntures resultante da alienação da unidade produtiva Varig, consoante previsto no Plano de Recuperação Judicial.

a.2) As Ações Ordinárias de Cobrança movidas em 2005 pela Infraero contra a Varig, processo nº 2005.71.00.001164-4, Nordeste Linhas Aéreas Regionais, processo nº 2005.33.00.000069-0 e Rio Sul Serviços Aéreos Regionais, processo nº 2005.51.01.000286-4, mantêm seus andamentos normais nas Varas da Justiça Federal de origem, tendo sido comunicada ao Juízo da Recuperação Judicial a reserva dos valores discutidos nas respectivas ações, visando resguardar o direito a recebimento por parte da Infraero. As ações da Varig e Nordeste já obtiveram sentença de mérito favoráveis à Infraero, enquanto a ação da Rio Sul aguarda decisão.

b) VASP. A dívida securitizada da Viação Aérea São Paulo S/A – VASP, embora requerida sua habilitação no Processo de Recuperação Judicial nº 583.00.2005.070715-0, em trâmite na 1ª Vara de Falência e Recuperação Judicial do Foro Central Cível da Capital do Estado de São Paulo, encontra-se em discussão.

b.1) A Ação de Execução movida em 21/7/1998 pela Infraero contra a Viação Aérea São Paulo S/A – VASP, processo nº 98.0030423-1, que tramita perante o Juízo da 13ª Vara Federal de São Paulo, encontra-se suspensa em função do pedido de recuperação judicial, autos nº 000.05.070715-9, em trâmite na 1ª Vara de Falência e Recuperação Judicial do Foro Central Cível da Capital do Estado de São Paulo, tendo a Infraero habilitado seus créditos nos termos da legislação específica.

b.2) A Ação Monitória de Cobrança movida em 18/9/1998 pela Infraero contra a Viação Aérea São Paulo S/A – VASP, processo nº 98.039643-8, foi julgada procedente no exercício de 2001 pelo Juízo da 13ª Vara Federal de São Paulo, encontrando-se o processo aguardando julgamento de Apelação Cível interposta pela Vasp junto ao Tribunal Regional Federal da 3ª Região (processo nº 2001.03.99.039784-3), tendo a Infraero requerido a reserva de seu crédito nos autos da recuperação judicial proposta pela Vasp.

b.3) A Ação Ordinária de Cobrança movida em 9/12/2004 contra a Viação Aérea São Paulo S/A – VASP, que tramita perante a Justiça Federal de São Paulo (processo nº 2004.61.00.034191-0), visando ao recebimento de valores de tarifas de embarque recebidos dos passageiros e não repassados à Infraero, foi julgada extinta sem resolução do mérito em 25/8/2008, por falta de interesse superveniente, já que a Vasp comprovou nos autos que o valor discutido foi habilitado no quadro geral de credores na recuperação judicial.

b.4) A Ação de Execução Por Quantia Certa proposta em 8/6/2005 contra a Viação Aérea São Paulo S/A – VASP (Processo nº 2005.61.00.011117-9), que tramita perante a Justiça Federal de São Paulo, junto à 15ª Vara Federal de São Paulo, encontra-se em curso, tendo sido deferida reserva do valor de R\$ 277 mil junto à recuperação judicial em 23/5/2006.

b.5) Em face da grande divergência entre os créditos apresentados pela INFRAERO e os reconhecidos pela VASP, no curso da Recuperação Judicial, a Vasp e Infraero buscaram um acordo com relação aos débitos existentes, com vistas à aprovação do Plano de Recuperação Judicial, resultando no valor de R\$ 340.876 mil, sendo:

- i. Nos primeiros cinco anos, o pagamento de R\$ 2.500 mil em parcelas iguais mensais, a partir da retomada da operação de transporte de passageiros pela Vasp;
- ii. O saldo restante seria pago em 10 (dez) anos, após os cinco anos acima citados;
- iii. Juros de 2,5 % ao ano e correção monetária pelo INPC-FGV.

b.6) Após o deferimento do Processo de Recuperação Judicial, a Infraero propôs ações de cobrança dos débitos extraconcursais, visando ao recebimento dos valores devidos até a efetiva desocupação das áreas ainda sob a posse da Vasp, a serem apurados em liquidação de sentença, com o conseqüente pedido de reserva dos valores principais junto ao Juízo da Recuperação Judicial.

b.7) O processo de recuperação judicial da Vasp foi convocado em falência em 4/9/2008, tendo a INFRAERO requerido novamente a habilitação dos seus créditos que já se encontravam em liquidação e a reserva dos créditos pendentes de ação judicial definitiva.

c) **TRANSBRASIL.** A Infraero promove perante o poder judiciário ações contra a Transbrasil Linhas Aéreas S/A com vistas ao recebimento de seus créditos decorrentes de contratos de concessão de uso de área e retomada das áreas ocupadas nos aeroportos, quais sejam: processos n.ºs 2002.34.00.006935-3, 2002.34.00.011007-0 e 2002.34.00.013223-7, tendo já sido sentenciados, todos com vitória para a INFRAERO em primeiro grau e aguardando trânsito em julgado, resultando na condenação da referida companhia no valor de R\$ 14.826.391,79, já tendo sido solicitada, ao Juízo que processa a falência da referida companhia, a reserva desses valores, visando resguardar o direito a recebimento por parte da Infraero.

No que se refere à cobrança de débitos de tarifas aeroportuárias, existem ações judiciais em curso na Justiça Federal do Distrito Federal e na Justiça Federal de São Paulo, as quais têm tido seu curso normal, objetivando o recebimento dos créditos da Empresa, quais sejam:

c.1) A Ação de Execução por Quantia Certa contra a Transbrasil S/A Linhas Aéreas proposta em 6/5/2002 (Processo n.º 2002.34.00.022948-1), com vistas ao recebimento de valores acordados em Instrumentos Particulares de Confissão de Dívida e Compromisso de Pagamento Parcelado no valor de R\$ 12.304 mil, encontra-se suspensa em face da retomada da falência da Transbrasil S/A Linhas Aéreas, decretada em 16/4/2002, em curso na 19.^a Vara Cível do Foro Central da Capital de São Paulo (Processo n.º 583.00.2001.079104-3), tendo sido requerida a habilitação deste valor nos autos da falência.

c.2) A Ação de Execução por Quantia Certa contra a Transbrasil S/A Linhas Aéreas em 6/5/2002 (Processo n.º 2002.61.00.009677-3), com vistas ao recebimento de seus créditos decorrentes de tarifas aeroportuárias no valor de R\$ 95.768 mil, encontra-se suspensa em face da retomada da falência da Transbrasil S/A Linhas Aéreas, decretada em 16/4/2002, em curso na 19.^a Vara Cível do Foro Central da Capital de São Paulo (Processo n.º 583.00.2001.079104-3), tendo sido requerida a habilitação deste valor nos autos da falência.

c.3) A Ação Ordinária de Cobrança contra a Transbrasil S/A Linhas Aéreas em 6/5/2002 (Processo n.º 2002.61.00.009675-0), com vistas ao recebimento de seus créditos decorrentes de tarifas aeroportuárias no valor de R\$ 12.384 mil, encontra-se em trâmite na 10.^a Vara Federal de São Paulo, tendo sido solicitada, ao Juízo que processa a falência da referida companhia, a reserva desses valores, visando resguardar o direito a recebimento por parte da Infraero.

c.4) Em face da retomada da falência da Transbrasil S/A Linhas Aéreas, decretada em 16/4/2002, em curso na 19.^a Vara Cível do Foro Central da Capital de São Paulo (Processo n.º 583.00.2001.079104-3), foi publicado em 29/9/2008, Aviso aos Credores para Habilitação dos seus créditos. A Infraero, considerando os valores consignados nos processos referentes às alíneas “c.1”

e “c.2” acima foram habilitados junto ao Juízo Falimentar em 28.11.2008. A Infraero requereu a habilitação dos créditos no valor de R\$ 105.930 mil.

d) BRA. A empresa BRA Transportes Aéreos ajuizou pedido de recuperação judicial perante a 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais do Foro Central de São Paulo em 27/11/2007, sendo este processado sob o n.º 583.00.2007.255180-0 e tendo seu pedido deferido em 30/11/2007. Inicialmente a BRA Transportes Aéreos apontou um crédito em favor da Infraero no montante de R\$ 2.440 mil. A Infraero apresentou Divergência aos Créditos requerendo a habilitação do crédito no montante de R\$ 4.407 mil, valor este apurado pela Infraero como devido em relação a todos os créditos devidos até a data do deferimento da recuperação judicial, o que foi aceito pelo Sr. Administrador Judicial.

O plano de recuperação judicial apresentado pela BRA Transportes Aéreos foi aprovado pela maioria dos credores em assembléia realizada em 29/8/2008, estando o plano e as atas das assembléias disponibilizados no site www.voebra.com.br.

No referido plano consta que o pagamento dos credores, dentre eles a Infraero, se dará, em suma, pela emissão de duas séries de debêntures, sendo que a primeira série de debêntures será integralizada por todos os Credores Financeiros e Operacionais, mediante pagamento com 30% do valor dos seus respectivos créditos constante da lista utilizada pelo Sr. Administrador Judicial para fins de votação na Assembléia Geral de Credores, e terá as seguintes características:

- Debêntures “A” - corrigidas pela Taxa Referencial (TR), com incidência de juros de 6% (seis por cento) ao ano a partir do final do período de carência (12 meses), garantidas pelas hipotecas dos imóveis dados como garantia;

- Debêntures “B” - consistem da segunda série de debêntures, poderá ser integralizada pelos Credores Financeiros e Operacionais que optarem por fazê-lo no prazo de 90 (noventa) dias da homologação do plano, mediante pagamento com 20% do valor dos seus respectivos créditos constantes da lista utilizada pelo Sr. Administrador Judicial para fins de votação na Assembléia Geral de Credores. Seu valor nominal será o valor dos créditos utilizados para a sua aquisição, equivalentes a 20% (vinte por cento) do valor original dos créditos, sendo estas conversíveis em ações ordinárias e preferenciais da BRA, nas mesmas proporções das mantidas pelos atuais acionistas, proporcionalmente ao seu valor nominal na data da emissão, ao final do 5º ano, até o limite de 22% (vinte e dois por cento) do capital social total da BRA, no momento da conversão. As Debêntures “B” também são garantidas pela hipoteca dos imóveis.

e) Registre-se a existência de outras ações judiciais que versam sobre a cobrança de débitos pela utilização de áreas cedidas e de tarifas aeroportuárias e de navegação aérea, devidas por concessionários e companhias aéreas, cujos processos encontram-se em curso perante o Poder Judiciário, havendo algumas ações sem decisão judicial e outras com decisão de mérito em primeira instância favorável à Infraero, em grau de recurso.

f) Consta valor a receber no montante de R\$ 13.432 mil, relativo a pagamentos correspondentes à obra contratada pelo TC n.º 102-EG/98/0010, no Aeroporto Internacional Pinto Martins – Fortaleza, nos exercícios de 2001 e 2002. O valor apurado pela Comissão de Sindicância em seu Relatório Conclusivo vem sendo atualizado pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA. A Ação Cautelar de Produção Antecipada de Provas movida pela Infraero, em curso na 20ª

Vara Federal do Distrito Federal (processo n.º 2003.34.00.043421-4), onde foi proferida sentença, em 07/10/2009, homologando o laudo pericial realizado judicialmente, encontrando-se no aguardo de julgamento de apelação interposta pela INFRAERO. A Tomada de Contas Especial instaurada no Tribunal de Contas da União (processo n.º 015.546/2004-6) encontra-se sobrestado por decisão daquela Corte, até que a decisão seja proferida no processo em curso na Justiça Federal.

g) De acordo com o previsto no § 4º do art. 10 da Lei n.º 9.430/96, poderão ser baixados do Contas a Receber os créditos vencidos há mais de cinco anos e não liquidados pelo devedor, desde que os referidos créditos estejam provisionados, conforme procedimentos definidos no art. 9º da referida Lei. Desta forma, a Empresa realizou a baixa de R\$ 42.005 mil relativo a dívidas provisionadas e vencidas há mais de cinco anos, conforme detalhamento do quadro abaixo:

Clientes	Em R\$ mil
VARIG S/A - VIAÇÃO AÉREA RIOGRANDENSE	37.627
LASELVA COMÉRCIO DE LIVROS E ARTIGOS DE CONVENIÊNCIA LTDA	952
CARRE AIRPORTS LTDA.	882
VASP - VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A	567
TRANSBRASIL S/A LINHAS AEREAS	378
OFF COM. VISUAL E EVENTOS LTDA	346
METROPOLIS PARK 2 ESTACIONAMEN	218
DEMAIS	1.035
Total	42.005

Quadro 201: Baixa de dívidas

h) Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa

A provisão de R\$ 598.831 mil, curto e longo prazo, foi constituída para fazer face a eventuais perdas na realização dos créditos classificados no grupo Contas a Receber, incluindo as dívidas vencidas em processo de negociação e em cobranças judiciais. A provisão foi calculada observando-se os aspectos fiscais (Lei n.º 9.430/1996) e a conjuntura econômica. O montante provisionado está discriminado da seguinte forma:

- R\$ 258.141 mil da Vasp, cujo objetivo é cobrir eventuais perdas na realização dos créditos, em razão de a Empresa encontrar-se inoperante desde 12/2/2005;
- R\$ 278.884 mil da Varig, cujo objetivo é cobrir eventuais perdas na realização dos créditos vencidos e não pagos até o dia 31/12/2009. Estes créditos foram incluídos no Plano de Recuperação Judicial daquela empresa;
- R\$ 6.289 mil da Transbrasil, cujo objetivo é cobrir eventuais perdas na realização dos créditos, tendo em vista que a empresa encontra-se inoperante desde 3/12/2001.
- R\$ 55.517 mil demais créditos constantes das provisões constituídas.

Nota 6 – Impostos e Contribuições

O imposto de renda e a contribuição social do exercício corrente são calculados com base na alíquota de 15%, acrescida do adicional de 10% sobre o lucro tributável excedente de R\$ 240 mil

para imposto de renda e 9% sobre o lucro tributável para contribuição social sobre o lucro líquido, e consideram a compensação de prejuízos fiscais e base negativa de contribuição social, limitada a 30% do lucro real. Em 2009, a empresa alterou a forma de apuração do real de trimestral para anual. A Infraero optou pelo Regime Tributário de Transição – RTT de apuração do lucro real, que trata dos ajustes tributários decorrentes dos novos métodos e critérios contábeis introduzidos pela Lei nº 11.638/2007, e Lei nº 11.941/2009. Essa opção foi formalizada na DIPJ 2009.

a) Impostos a Recuperar

A conta de imposto a recuperar, no montante de R\$ 76.616 mil, compreende créditos tributários de curto prazo, provenientes de retenções na fonte, apuração de saldos negativos de IRPJ, entre outros, sendo constituída da seguinte forma:

(Em R\$ mil)		
Impostos/Contribuições a Recuperar	2009	2008
1. Saldo Negativo do IRPJ	34.277	24.969
2. IRPJ Pago por Estimativa	20.192	0
3. Imposto de Renda – Lei nº 9.430/96	11.096	9.222
4. CSLL Paga por Estimativa	7.493	0
5. COFINS – Contribuição para Seguridade Social	1.269	1.269
6. IRPJ – Imposto de Renda Pessoa Jurídica	541	1.553
7. CSLL – Contribuição Social sobre Lucro Líquido	498	573
8. IPMF – Imposto sobre Movimentação Financeira	439	439
9. IRRF – Imposto de Renda Retido na Fonte s/Securitização	283	2.122
10. PASEP – Progr. de Integ. Social e de Formação do Patr. do Servidor Público	275	275
11. INSS	253	98
12. Saldo Negativo da CSLL	0	127
Total Impostos/Contribuições a Recuperar	76.616	40.647

Quadro 202: Impostos a recuperar

b) Tributos a Recolher

(Em R\$ mil)		
Impostos e Contribuições Sociais a Recolher	2009	2008
IRRF	18.737	15.650
INSS sobre Folha	18.537	15.982
Impostos e Contrib. Federais Retidos - Lei 9.430/96	12.867	11.045
COFINS	9.531	5.942
FGTS	7.011	5.947
INSS Retido	5.788	5.493
ISS	3.769	3.189
PASEP	1.579	1.058
ICMS	17	30
Total	77.835	64.336

Quadro 203: Tributos a recolher

c) Reconciliação do Imposto de Renda e da Contribuição Social

(Em R\$ mil)

Base de Cálculo da Contribuição Social	2009	4º TR 2008	3º TR 2008	2º TR 2008	1º TR 2008
Resultado Contábil antes dos Invest. em OBU	165.193	76.170	112.769	131.341	122.323
Obras em Bens da União - OBU	144.279	115.212	20.616	28.685	44.628
Resultado Contábil antes do IRPJ E CSLL	20.915	-39.042	92.153	102.656	77.694
(+) Adições:	723.546	181.748	143.400	6.127	11.041
(-) Exclusões:	764.642	185.335	145.489	1.943	2.108
Base de Cálculo da Contribuição Social	-20.181	-42.630	90.064	106.841	86.627
(-) Compensação de Base Cálculo Negativa (30%)	0	0	27.019	32.052	25.988
Base de Cálculo Após Compensação da Base Negativa	-20.181	-42.630	63.045	74.788	60.639
Contribuição Social Devida (9%)	0	0	5.674	6.732	5.457
Base de Cálculo do Imposto de Renda	2009	4º TR 2008	3º TR 2008	2º TR 2008	1º TR 2008
Resultado Contábil depois da Contribuição Social	20.915	-39.042	86.479	95.925	72.237
(+) Adições:	723.688	181.804	149.131	12.920	16.558
(-) Exclusões:	764.642	185.335	145.489	1.943	2.108
Resultado Fiscal do Período	-20.040	-42.573	90.121	106.903	86.686
(-) Compensação de Prejuízo Fiscal (30% S/ Lucro)	0	0	27.036	32.071	26.006
Base de Cálculo IRPJ após Compens. Prejuízo Fiscal	-20.040	-42.573	63.085	74.832	60.680
IRPJ Devido (15%)	0	0	9.463	11.225	9.102
(-) Deduções: PAT e Incentivos Fiscais	0	0	564	748	563
IRPJ a Recolher	0	0	8.899	10.477	8.539
Parcela Isenta do Adicional de Imposto de Renda	0	0	60	60	60
Adicional do Imposto de Renda (10%)	0	0	6.302	7.477	6.062
Imposto de Renda Devido	0	0	15.201	17.954	14.601
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	0	0	0	4.960	8.836
Imposto de Renda e Contribuição Social Devidos	0	0	20.875	24.686	20.058
Despesa com IRPJ/CSLL	0	0	20.875	29.646	28.894

Quadro 204: Reconciliação do Imposto de Renda e da Contribuição Social

Nota 7 – Recursos Próprios Aplicados em Bens da União

Os investimentos realizados com recursos próprios em bens da União são considerados, para efeitos fiscais e societários, como despesa, com base no Parecer CST/SIPR nº 2.100/1980, confirmado pela Decisão nº 121/1995 da 1ª RF-DISIT, da Secretaria da Receita Federal, vez que os aeroportos são bens públicos pertencentes à União (Art. 38 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986). No exercício de 2009, foram aplicados R\$ 144.279 mil, dos quais R\$ 71.571 mil de recursos oriundos das operações da Empresa e R\$ 72.708 mil provenientes de recursos de aporte de capital realizado em 2007 e 2008, constantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC do Governo Federal. Objetivando demonstrar, com maior clareza, o Lucro Operacional do Exercício, este item apresenta-se imediatamente antes do Lucro Líquido do Exercício, evidenciando-se uma linha com o Lucro Líquido (antes dos investimentos para a União).

Nota 8 – Ativo Permanente

a) Investimentos

Os investimentos, no montante de R\$ 8.298 mil, são compostos pelo valor de aquisição, deduzido da Provisão para Perdas na Realização dos Investimentos.

(Em R\$ mil)		
Grupos	2009	2008
Ações e Incentivos Fiscais	26.575	26.575
Obras de Arte	1.366	1.355
Empréstimos Compulsórios	1.187	1.187
Participações em Empresas/Fundos	397	397
Total dos Investimentos	29.525	29.514
(-) Provisão para Perdas	(21.227)	(21.227)
Valor Líquido dos Investimentos	8.298	8.287

Quadro 205: Saldo de Investimentos

b) Imobilizado

Os bens que compõem o Ativo Imobilizado foram registrados com base no valor de aquisição, deduzido de depreciação, de acordo com as taxas estabelecidas na legislação vigente.

Os saldos das contas do Imobilizado em 31 de dezembro de 2009 e 2008, apresentavam a seguinte composição:

(Em R\$ mil)			
Contas	Taxa de Depreciação	2009	2008
Terrenos	-	25.550	15.046
Edificações e Instalações	4% a.a.	26.708	19.275
Computadores e Periféricos	20% a.a.	184.339	143.885
Equip. Eletrônicos e Eletromecânicos	10% a.a.	155.617	138.605
Veículos	20% a.a.	179.742	146.723
Móveis e Utensílios	10% a.a.	77.853	71.125
Adiantamento a Fornecedores	-	38.152	30.461
Outras Imobilizações	0% a 20% a.a.	4.768	4.694
Custo		692.729	569.814
Depreciações Acumuladas		(383.020)	(352.673)
Valor Líquido		309.709	217.142

Quadro 206: Saldo imobilizado

Conforme enfatizado na Nota Explicativa n.º 7, os investimentos realizados em bens da União são registrados como despesa operacional e não integram o Ativo Imobilizado da Infraero.

c) Intangível

Os bens que compõem o Ativo Intangível estão classificados de acordo com o CPC nº 04 e à Resolução CFC nº 1.139/08, que aprova a NBCT 19.8.

O saldo em 31 de dezembro de 2009, apresentava a seguinte composição:

(Em R\$ mil)			
Conta	Tempo de vida útil (anos)	2009	2008
Software	5	82.140	69.982
Marcas e Patentes	1	4	
Custo		82.144	69.982
Amortizações Acumuladas		(59.896)	(54.537)
Valor Líquido		22.248	15.445

Quadro 207: Saldo intangível

Nota 9 – Recursos de Terceiros Vinculados a Investimentos

Os recursos de terceiros vinculados a investimentos no montante de R\$ 650.933 mil estavam assim constituídos:

- a) R\$ 624.422 mil, relativos ao Adicional de Tarifa Aeroportuária – Ataero, criado pela Lei n.º 7.920, de 12/12/1989, alterada pela Lei n.º 8.399, de 7/1/1992, incidente sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei n.º 6.009, de 26/12/1973, com destinação específica para aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias e da rede de telecomunicações e auxílio à navegação aérea. Do montante total de Ataero aeroportuário arrecadado, é destinada à Infraero a parcela de 41,5%. Visando o adequado controle e acompanhamento, esses recursos são registrados no Passivo Circulante, em contas específicas, sendo que os ingressos representam créditos e os pagamentos representam débitos, registrados em contas redutoras, conforme Parecer CST/SIPR nº 1.561/1990 da Secretaria da Receita Federal. A parte da Infraero relativa à arrecadação de Ataero em 2009 foi de R\$ 300.141 mil. Os investimentos realizados com esses recursos estão demonstrados na Nota Explicativa nº 22;
- b) R\$ 26.511 mil, relativos a convênios firmados entre a Infraero e entes da Administração Pública Direta, destinados à ampliação e modernização de aeroportos. O total de ingressos em 2009 foi de R\$ 17.318 mil.

O quadro abaixo demonstra o detalhamento dos ingressos e dos dispêndios do Ataero e dos convênios no período:

(Em R\$ mil)

CONVÊNIOS	2008	INGRESSOS		DISPÊNDIOS		2009
		Recursos	Rec. Financeiras	Investimentos	Tributos/Desp Financeira	
Ataero	414.640	300.141	49.439	136.965	2.833	624.422
Convênios	25.044	-	3.123	2.505	-	25.663
Ministério do Turismo	18.848	-	2.555	471	-	20.932
Ministério da Defesa	4.920	-	444	2.008	-	3.357
Governo Estado da Bahia	1.276	-	124	26	-	1.374
Demais recursos	329	17.318	-	16.799	-	848
TOTAL	440.013	317.459	52.562	156.269	2.833	650.933

Quadro 208: Saldo detalhado dos ingressos e dispêndios do Ataero e convênios

Nota 10 – Recursos de Terceiros - Comando da Aeronáutica

Os recursos de terceiros – Comando da Aeronáutica, no montante de R\$ 49.003 mil, referem-se aos recursos provenientes:

- a) de 59% da arrecadação decorrente das tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota e 100% do Ataero incidente sobre essas tarifas;
- b) de 58,5% dos recursos do Ataero incidente sobre as tarifas aeroportuárias referidas no art. 3º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, sendo, 20% destinados ao Programa Federal de Auxílio a Aeroportos – PROFAA, criado pela Lei nº 8.399, de 7/1/1992, para aplicação nos Estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de seus planos aeroviários e 38,5% destinados a investimentos, melhoramentos, reaparelhamentos, reformas e expansão das instalações aeroportuárias realizados diretamente pelo Comando da Aeronáutica;
- c) da arrecadação dos aeroportos não administrados pela Infraero e de parte da taxa de administração do SUCOTAP.

Foram arrecadados no período R\$ 1.111.799 mil e repassados R\$ 1.132.956 mil.

Nota 11 – Recursos de Terceiros – Tesouro Nacional

Os recursos de terceiros – Tesouro Nacional no montante de R\$ 8.799 mil refere-se ao adicional cobrado nas operações de embarque internacional, conforme Lei nº 9.825, de 23/8/1999. Foram arrecadados no período R\$ 221.197 mil e repassados R\$ 219.639 mil.

Nota 12 - Contingências Trabalhistas e Cíveis

A provisão de R\$ 155.145 mil foi constituída face à prováveis perdas em processos trabalhistas e cíveis, representados por ações em fase de execução e ações julgadas em fase de recurso para instâncias superiores. Essas provisões estão demonstradas no quadro abaixo:

Ações	(Em R\$ mil)	
	2009	2008
Trabalhistas	74.140	93.051
Cíveis	81.005	79.354
Previdenciária	27.247	25.575
Demais Ações	53.758	53.779
Total	155.145	172.405

Quadro 209: Contingências Trabalhistas e Cíveis

A Empresa não realiza provisões relativamente às ações judiciais cuja decisão tenha sido improcedente, bem como aquelas ainda sem decisão de mérito. O conteúdo destas ações judiciais que merecem destaque nas Notas Explicativas, em atendimento à Deliberação CVM nº 489, de 3/10/2005 – Art. 70, é o seguinte:

a) Ações Trabalhistas

Pedidos de pagamento de adicional de insalubridade ou de periculosidade para empregados que trabalham em pátios de manobras ou áreas de terminais de carga aérea nos Aeroportos. Tratam-se de ações, na sua grande maioria, intentadas pelo Sindicato Nacional dos Aeroportuários - SINA, na condição de substituto processual da categoria dos aeroportuários. As decisões são diversificadas nas Varas do Trabalho e nos Tribunais Regionais do Trabalho, não tendo sido a matéria ainda objeto de apreciação pelo Tribunal Superior do Trabalho, no valor estimado de R\$ 7.363 mil.

Pedidos de condenação da Infraero sob o prisma da responsabilidade subsidiária na apuração de verbas salariais ou parcelas rescisórias. Tratam-se de ações propostas por empregados ou ex-empregados (terceirizados) de empresas contratadas, cujas decisões também são divergentes, ou seja, entendem a maioria das Varas e Tribunais do Trabalho, que a Infraero deve figurar no pólo passivo da ação como responsável subsidiária pelo pagamento de verbas trabalhistas, com aplicação da Súmula nº 331 do Tribunal Superior do Trabalho, no valor estimado de R\$ 72.030 mil.

b) Ações Cíveis

Quanto às ações cíveis, existem pedidos diversificados de indenizações e cobranças nas unidades regionais da Infraero, decorrentes de: acidentes e/ou incidentes aeronáuticos; furtos ou avarias de cargas em terminais de carga; furtos, acidentes e danos materiais ocorridos em áreas operacionais e terminais de passageiros, cumulados com danos morais; acidentes e/ou incapacidades laboral; relações oriundas de contratos administrativos firmados pela Empresa, em função de execução de obras, serviços e concessões de áreas aeroportuárias; além de discussões sobre a legalidade de cobrança de tarifas aeroportuárias, no valor estimado de R\$ 113.334 mil.

c) Perdas em Sentenças Judiciais

Em 2009, as ações judiciais transitadas em julgado, em fase de execução, que representam um total de R\$ 40.919 mil, sendo R\$ 1.453 mil de ações cíveis e R\$ 39.466 mil de ações trabalhistas, foram contabilizadas como perdas. Nas execuções de sentença as discussões giram em torno da liquidação dos valores das condenações, sendo que, quanto ao mérito, as demandas restaram decididas definitivamente.

Nota 13 – Recursos para Aumento de Capital

O montante de R\$ 2.792 mil refere-se à atualização monetária dos recursos recebidos da União, a título de aporte de capital, sendo aplicada à taxa do Sistema de Liquidação de Custódia de Títulos Públicos – SELIC, desde o dia da liberação dos recursos, até a data da capitalização, conforme art. 2º do Decreto nº 2.673, de 16/6/1998, e será proposta a integralização como aumento de capital.

Nota 14 – Patrimônio Líquido

a) Capital Social

A Assembléia Geral Extraordinária aprovou, em 16/4/2009, proposta da administração de integralização da Reserva de Capital no valor de R\$ 78.592 mil e de Recursos para Aumento de Capital no montante de R\$ 3.614. Com a aprovação da proposta, o Capital Social foi para R\$ 970.729 mil, totalmente subscrito e integralizado, constituído de 7.313.600 Ações Ordinárias Nominativas, sendo 97,30% de propriedade da União e 2,70% de propriedade do Fundo Nacional de Desenvolvimento – FND, distribuídos da seguinte forma:

Acionista	Quantidade de Ações	(Em R\$ mil)
		Capital
UNIÃO	7.116.250	944.535
FND	197.350	26.194
Total	7.313.600	970.729

Quadro 210: Capital Social

b) Reserva de Capital

Em 16/4/2009, a Assembléia Geral Extraordinária aprovou a integralização do Capital Social da Infraero no valor de R\$ 78.592 mil, sendo R\$ 78.000 mil referente ao Aporte de Capital e R\$ 592 mil referente aos Incentivos Fiscais remanescentes do exercício de 2007. Após a integralização não restou saldo nessa Reserva.

c) Reserva de Incentivos Fiscais

Devido às alterações promovidas pela Lei nº 11.638/2007 e Lei nº 11.941/2009, as aplicações efetuadas no Fundo de Investimento da Amazônia – FINAM, devem ser reconhecidos no resultado e posteriormente destinados a Reserva de Incentivos Fiscais no Patrimônio Líquido sem, no entanto, integrarem a base de cálculo dos dividendos. Em 2009, não foram realizadas aplicações no FINAM.

Nota 15 – Juros sobre o Capital Próprio e Dividendos

De acordo com a deliberação da Assembléia Geral Ordinária – AGO, em 16/04/2009, foi contabilizado o montante de R\$ 69.240 mil à título complemento dos Juros sobre Capital Próprio e Dividendos referente ao exercício 2008. Esse valor, somado aos Juros sobre Capital Próprio contabilizado em 2008 no total de R\$ 38.005 mil, foi pago em abril de 2009.

De acordo com a faculdade prevista na Lei nº 9.249/1995, a Infraero calculou juros sobre o capital próprio com base na Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP) vigente no exercício, no montante de R\$ 19.869 mil, os quais foram imputados aos dividendos. Esses juros foram contabilizados como despesas financeiras, conforme requerido pela legislação fiscal. Para efeito destas demonstrações financeiras, os juros foram revertidos das despesas financeiras do exercício e estão demonstrados no Patrimônio Líquido.

(Em R\$ mil)	
União	19.332
FND	536
Total	19.869

Quadro 211: Juros

Nota 16 – Ativo e Passivo Compensado

O Ativo e Passivo Compensado são representados pelos seguintes grupos:

Bens da União, sob a responsabilidade da Empresa, foram registrados com base no valor de aquisição, deduzido de depreciação, de acordo com as taxas estabelecidas na legislação vigente. Os saldos, em 31 de dezembro de 2008 e 2009, apresentavam a seguinte composição:

(Em R\$ mil)					
Contas	Taxa de Depreciação	2008	Adições/ Exclusões	Baixas	2009
Imóveis e Benfeitorias da União	4% a.a.	12.221.234	211.530	-13.186	12.419.578
Bens Móveis da União	10% a 20% a.a.	565.917	77.190	-5.801	637.306
Outras Compensações-Estoques	-	3.140	105	-305	2.940
Custo		12.790.291	288.825	(19.292)	13.059.824
Depreciações/Amortizações Acumuladas		-2.895.282	-418.208		-3.313.490
Valor Líquido		9.895.009	(129.383)	(19.292)	9.746.334

Quadro 212: Saldo em bens da União

b) A Infraero mantém as garantias caucionárias de terceiros, oferecidas por empresas licitantes/contratadas, para assegurar o cumprimento da execução de obras, aquisição de equipamentos, prestação de serviços, contratos comerciais e fornecimento de materiais. Essas garantias possuem o valor total de R\$ 1.082.397 mil.

Em 2009 houve uma redução no número de contratos de engenharia vigentes, o que justifica a queda de 16% no saldo da conta, conforme quadro a seguir.

(Em R\$ mil)		
Tipo	2009	2008
Licitações/Contratos de obras e serviços de engenharia	902.947	1.201.206
Demais Licitações/Contratos	179.450	93.329
Total	1.082.397	1.294.535

Quadro 213: Demonstrativo da redução de contratos de engenharia

Nota 17 – Remuneração da Administração e dos Empregados

Consoante a determinação contida no item 04, letra C da Exposição de Motivos nº 139/MF, de 17/3/1988, a maior, a menor e a remuneração média dos administradores e empregados da Empresa no mês de dezembro de 2009, estão discriminadas a seguir:

Administradores

Em R\$		
	2009	2008
Maior	21.590,49	20.641,00
Menor	21.590,49	20.641,00
Média	21.590,49	20.641,00

Quadro 214: Remuneração dos administradores

Empregados

Em R\$		
	2009	2008
Maior	19.607,97	17.200,84
Menor	1.091,27	1.052,98
Média	4.114,83	3.400,50

Quadro 215: Remuneração dos empregados

Nota 18 – Benefícios Concedidos a Empregados

a) Entidade Fechada de Previdência Complementar

A Infraero é a patrocinadora do Instituto Infraero de Seguridade Social - INFRAPREV, uma entidade fechada de previdência privada, sem fins lucrativos, que tem por finalidade suplementar aos participantes da instituição e seus beneficiários os benefícios a eles assegurados pelo Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, bem como promover seu bem-estar social.

Os recursos que o Instituto dispõe para seu funcionamento são representados por contribuições de sua patrocinadora, participantes, assistidos e autofinanciados, e dos rendimentos resultantes das aplicações desses recursos.

O INFRAPREV possui três planos de previdência: dois de Benefício Definido e um de Contribuição Variável (Plano CV), que é o que detém o maior número de participantes. A partir da

implantação do Plano de Contribuição Variável, em dezembro de 2000, somente este plano está aberto à entrada de novos participantes.

O número de participantes do INFRAPREV em 31/12/2009 era de 12.295, sendo 9.960 Ativos e 2.335 Assistidos.

Conforme relatório da empresa de atuária independente, o fundo, em 31/12/2009, encontrava-se economicamente equilibrado, com patrimônio de R\$ 1.491.491 mil, distribuído da seguinte forma:

a.1) Plano I de Benefício Definido – patrimônio avaliado em R\$ 53.780 mil; existindo provisões matemáticas a constituir no valor de R\$ 2.508 mil, a ser amortizado da seguinte forma: R\$ 170 mil em 3 anos, à razão de 2,022% do montante dos salários de contribuição; e R\$ 2.338 em 7 anos, do total das contribuições extraordinárias efetuadas pelos participantes ativos para patrocinadora, 1,59% para os participantes, do montante dos salários de contribuição e 1,63% para os assistidos do valor do benefício pago pelo INFRAPREV;

a.2) Plano II de Benefício Definido – patrimônio avaliado em R\$ 8.090 mil; existindo provisões matemáticas a constituir no valor de R\$ 107 mil, a ser amortizado em 8 anos, à razão de 3,55% para a patrocinadora e 2,60% para os participantes, do montante dos salários de contribuição;

a.3) Plano de Contribuição Variável – patrimônio avaliado em R\$ 1.429.621 mil; existindo provisões matemáticas a constituir no valor de R\$ 136.886 mil, a ser amortizado em 11 anos, com uma parcela mensal equivalente a R\$ 1.409.

A composição do Exigível Atuarial e das Reservas e Fundos dos Planos do INFRAPREV na posição de 31/12/2009 se apresentavam da seguinte forma:

	(Em R\$ Mil)			
	Plano BD I	Plano BD II	Plano CV	Soma
EXIGÍVEL ATUARIAL	47.974	5.876	1.189.064	1.242.914
PROVISÕES MATEMÁTICAS	47.974	5.876	1.189.064	1.242.914
BENEFÍCIOS CONCEDIDOS	20.373	3.564	448.482	472.419
Contribuição Definida	-	-	9.124	9.124
Benefícios Definido	20.373	3.564	439.358	463.295
BENEFÍCIOS A CONCEDER	30.109	2.419	877.468	909.996
Benefícios do Plano com a Geração Atual	34.256	2.682	917.545	954.483
- Contribuição Definida	-	-	742.188	742.188
- Benefício Definido	34.256	2.682	175.357	212.295
Outras Contribuições da Geração Atual (-)	(4.147)	(263)	(40.077)	(44.487)
PROVISÕES MATEMÁTICAS A CONSTITUIR (-)	(2.508)	(107)	(136.886)	(139.501)
- Serviço Passado (-)	(170)	(107)	(136.886)	(137.163)
- Déficit Equacionado (-)	(2.338)	-	-	(2.338)
Por Ajustes das Contribuições Extraordinárias	-	-	-	-
RESERVAS E FUNDOS	5.806	2.214	240.557	248.577
EQUILÍBRIO TÉCNICO	-	1.325	159.711	161.036
RESULTADOS REALIZADOS	-	1.325	159.711	161.036
SUPERÁVIT TÉCNICO ACUMULADO	-	1.325	159.711	161.036
- Reserva de Contingência	-	1.325	143.660	144.985
- Reserva para Revisão do Plano	-	-	16.051	16.051
DÉFICIT TÉCNICO ACUMULADO (-)	-	-	-	-
FUNDOS	5.806	889	80.846	87.541
PROGRAMA PREVIDENCIAL	-	-	30.388	30.388
PROGRAMA ADMINISTRATIVO	5.416	820	46.884	53.120
PROGRAMA DE INVESTIMENTOS	390	69	3.574	4.033

Quadro 216: Composição do Exigível Atuarial e das Reservas e Fundos INFRAPREV

As alterações ocorridas nos valores das Provisões Matemáticas dos planos previdenciários decorrem dos seguintes fatores: instituição de contribuição extraordinária na sub-conta Déficit Equacionado, em obediência ao artigo 28 da Resolução CGPC nº 26; alteração das premissas de mortalidade geral (da tábua de mortalidade geral AT-83 para AT-2000) e de crescimento salarial futuro, tornando o conjunto de premissas atuariais mais conservador; e concessão de reajuste salarial em 2009, acima do previsto atuarialmente.

A Infraero contribui mensalmente para a conta de aposentadoria do participante, dentro dos limites fixados. O montante de contribuição ao INFRAPREV, no exercício de 2009, totalizou R\$ 66.490 mil.

b) Participação nos Lucros

Foi apropriado o valor de R\$ 1.320 mil, para distribuição aos empregados a título de participação nos lucros da Empresa em 2009, em conformidade com a Lei n.º 10.101, de 19/12/2000 e Resolução DEST n.º 10, de 30/5/1995.

c) Programa de Desligamento Voluntário Incentivado

A Infraero realizou em 2009 o Programa de Desligamento Voluntário Incentivado - PDVI, aprovado pelo Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais - DEST, por meio do Ofício DEST n.º 487/2009/MP/SE/DEST, de 25/06/2009. Foram pagas verbas rescisórias e incentivos aos empregados que aderiram ao programa. A despesa com o PDVI totalizou R\$ 44.765 mil.

Nota 19 – Tarifas Aeronáuticas e Aeroportuárias

O desempenho econômico verificado em 2009 foi influenciado pela crise mundial, iniciada no último trimestre de 2008 e se estendendo por todo o primeiro semestre de 2009, afetando principalmente as operações internacionais.

O movimento de aeronaves apresentou crescimento de 7,6%, com 2.290,9 mil operações de pouso e decolagem. Sendo que as operações domésticas cresceram 8,5%, chegando a 2.132,6 mil, enquanto as internacionais tiveram queda de 3,2% chegando a 158,3 mil.

Do lado do movimento de passageiros o crescimento foi de 13,1%, 128,1 milhões doméstico e internacional, em relação a 2008. A movimentação doméstica teve aumento de 15%, com 115 milhões de passageiros, mas a movimentação internacional apresentou queda de 1,2%, com 13,1 milhões.

Já as operações com carga aérea, segmento atrelado às movimentações internacionais, voltado para as Importações e Exportações, apresentaram redução de 19,5%, com 583,1 mil toneladas armazenadas e movimentadas, sendo 354,1 provenientes de Importações e 229 mil destinadas a Exportações.

Em termos financeiros, as receitas brutas cresceram 2,6%, chegando a R\$ 2.610.440 mil.

Destacaram-se as receitas de pouso e permanência com aumento de 8,4%, chegando a R\$ 263.829 mil, e navegação aérea com 7,36%, R\$ 277.926 mil. O aumento deve-se à suspensão dos descontos que eram efetuados nas tarifas de aviação geral, de pouso e permanência doméstica nos aeroportos do Galeão e Guarulhos, de permanência doméstica em voos internacionais de companhias brasileiras e nas de navegação aérea de aeroportos a menos de 180 km. As citadas suspensões foram aprovadas pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC), por meio da Resolução nº 05/2008. A receita

de embarque apresentou crescimento de 11,1%, chegando ao montante de R\$ 736.749 mil, devido ao aumento do movimento operacional doméstico verificado a partir do segundo trimestre de 2009. As receitas comerciais, de R\$ 779.050 mil, apresentaram aumento 11,1%, porém houve queda de 18,6% nas receitas de armazenagem e capatazia, que encerraram o período com um montante de R\$ 495.504 mil, em virtude da redução do movimento de cargas exportadas e importadas e da crise financeira presente no primeiro semestre de 2009.

(Em R\$ mil)		
Receita por Segmento de Negócio	2009	2008
1. Comerciais	779.050	700.788
2. Embarque	736.749	663.045
3. Armazenagem e Capatazia	495.504	608.879
4. Comunicação e Auxílio à Navegação Aérea	277.926	258.861
5. Pouso e Permanência	263.829	243.363
6. Outros Serviços	57.382	68.965
Total	2.610.440	2.543.901

Quadro 217: Receita por segmento de negócio

Nota 20 – Cobertura de Seguros

A Empresa mantém apólices de seguros contratadas, pela Sede para todos os aeroportos de forma corporativa, junto às principais seguradoras do país, em montantes considerados adequados para cobrir eventuais perdas sobre seus bens e/ou danos causados a terceiros, cujos processos licitatórios foram realizados conforme prevê as Leis nº 8.666/1993 e nº 10.520/2002 e o Decreto nº 5.450/2005. O seguro de Responsabilidade Civil de Operações Gerais de Autoridade Aeroportuária (RC), contratado para 12 meses com vigência de 30/06/2009 a 30/06/2010, cujo prêmio total de US\$4,977,525.34, será pago em 4 parcelas de US\$1,244,381.33, com vencimentos em 15/07/2009, 15/09/2009, 15/12/2009 e 15/03/2010, convertidos a taxa de câmbio do dia do pagamento, conforme do Termo de Contrato Nº 084-SS/2009/0001. Os sinistros da Apólice de RC, geralmente são avisados em um exercício e indenizados posteriormente, em função de vários fatores, dentre eles, processos judiciais.

O Seguro de Riscos Operacionais (RO), renovado para 12 meses com vigência de 02/08/2009 a 02/08/2010, com a Itaú Seguros S/A incorporadora da Unibanco AIG Seguros S/A, cujo prêmio total de R\$2.903.550,21 foi pago em 2 parcelas 1ª de R\$1.451.807,27 em 15/09/2009 e a 2ª de R\$1.451.742,83 em 15/10/2009.

Descrição	Edificações	Instalações	Equipamentos*	Móveis e Utensílios	Total Geral
Valor em Risco Total	7.495.568.040,44	525.702.924,68	949.431.018,24	101.083.970,81	9.071.785.954,17

* O item equipamentos é composto de equipamentos, bens em processo de aquisição (constante de obras em andamento) e veículos operacionais.

Quadro 218: Cobertura de Seguros

O seguro de Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos (RCF-V) com cobertura para Danos Pessoais (DP) e para Danos Materiais (DM), engloba uma frota de 1.223.

O seguro de Acidentes Pessoais e Coletivos dispõe de cobertura para Morte por Acidente (MA) e Invalidez Permanente Total (IPT), e se destina aos bombeiros conveniados, conforme prevê os termos de convênios firmados com as Corporações de Bombeiros Militares Municipais, Estaduais e do Distrito Federal.

Demonstra-se a seguir as coberturas por ramo de seguro, seguradora, valores segurados, valores dos prêmios e sinistros pagos no exercício 2009.

Foram considerados, para fins de demonstração, os valores das apólices vigentes em dezembro de 2009:

Ramo / Cobertura	Seguradora	Importância Segurada	Prêmio com IOF	Vigência	Pagamento de Sinistros
Responsabilidade Civil de Operações Gerais de Autoridade Aeroportuária (RC)	Mapfre Vera Cruz	US\$500,000,000.00	1ª a 3ª parcelas - R\$ 6.788.597,87	30/06/2009 à 30/06/2010
Riscos Operacionais (RO)	Itaú Seguros S/A	R\$ 9.071.785.954,17	R\$ 2.903.550,10	02/08/2009 à 02/08/2010
Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos (RCF-V)	Itaú Seguros S/A	DP - R\$ 30.000,00 *1	R\$ 89.317,90	04/04/2009 à
		DM - R\$ 25.000,00 *2		04/04/2010	
Acidentes Pessoais e Coletivos (APC-bombeiros)	Mapfre Seguros	R\$ 23.000,00 *3	R\$ 31.595,59 *4	26/06/2009 à 26/06/2010	R\$ 69.000,00

*1 Importância segurada, individual, para Danos Pessoais.

*2 Importância segurada, individual, cadastrado para Danos Materiais.

*3 Importância segurada por bombeiro cadastrado.

*4 Total dos prêmios pagos no exercício de 2009.

Quadro 219: Coberturas por ramo de seguro

Nota 21 – Tributos Municipais

A Infraero não recolhe aos Municípios, onde administra aeroportos, o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS por prestar em nome da União um serviço público federal; também não recolhe o Imposto Sobre a Propriedade Territorial Urbana – IPTU, pertinente aos sítios aeroportuários, porquanto se constituem propriedades da União Federal. A tese da imunidade tributária está em consonância com diversos doutrinadores renomados, consoante consultas realizadas pela Infraero, e tem sido reconhecida por Juízes Federais de Primeira Instância de diversos estados brasileiros.

Os Tribunais Regionais Federais, bem como o Supremo Tribunal Federal, em julgamentos de mérito, também reconheceram a tese da imunidade intergovernamental recíproca prevista na alínea “a”, do inciso VI, do artigo 150 da Constituição Federal.

Também, a Infraero, amparada na citada tese da imunidade tributária, já obteve junto ao Supremo Tribunal Federal tutela antecipada em Ações Originárias de Declaração de Inexistência de Relação Jurídica Tributária interpostas em face do Distrito Federal e do Município de São Paulo, no sentido de inibir ações das municipalidades tendentes a tributar os serviços prestados e o patrimônio administrado pela Empresa.

Considerando que a discussão da imunidade tributária da Infraero vem se firmando positivamente na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, a Diretoria Executiva decidiu por não realizar provisão de possíveis perdas nas ações fiscais.

O valor atualizado dos executivos fiscais em curso no judiciário está em torno de R\$ 2.132.534 mil.

Nota 22 – Investimentos realizados

Foram investidos, em 2009, R\$ 423.825 mil com recursos próprios, do aporte de capital, Ataero e convênios. Estes investimentos visam a garantir a operacionalidade e a segurança compatível com as normas em vigor e as necessidades do País. Os investimentos foram direcionados aos aeroportos com capacidade de tráfego, carga e passageiros saturados e aos de interesse estratégico do Governo Federal.

Os investimentos em obras e serviços de engenharia atingiram o montante de R\$ 217.835 mil, sendo R\$ 71.571 mil com recursos próprios, R\$ 72.708 mil com recursos do aporte de capital, R\$ 71.052 mil com recursos Ataero, totalizando R\$ 215.331 mil, e R\$ 2.504 mil com recursos de convênio. Em equipamentos, móveis e utensílios foram aplicados R\$ 205.990 mil, sendo R\$ 140.077 mil com recursos próprios e R\$ 65.913 mil com recursos Ataero.

O quadro a seguir destaca os principais investimentos realizados em 2009:

a) Obras e serviços de engenharia (exceto com recursos de convênio):

(Em R\$ mil)

DESCRIÇÃO	2009			
	PAC	PRÓPRIO	ATAERO	TOTAL
PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC	72.707	8.600	18.448	99.755
EXECUÇÃO DE TERRAPLANAGEM, PAVIMENTAÇÃO, DRENAGEM, SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E DE OBRAS DE INFRA ESTRUTURA DE SISTEMAS DE AUXÍLIO E PROTEÇÃO AO VOO DO NOVO COMPLEXO AEROPORTUÁRIO EM SÃO GONÇALO DO AMARANTE	13.313	0	4.311	17.624
CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE SISTEMA DE PISTAS E PATIOS, DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS E ACESSO VIÁRIO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS	35	0	0	35
AMPLIAÇÃO DOS SISTEMAS DE PISTAS E PATIOS E DE MACRODRENAGEM DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CURITIBA	800	0	0	800
CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE TORRE DE CONTROLE E DE SISTEMA DE PISTA DO AEROPORTO DE VITÓRIA	0	0	1.032	1.032
EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO BOA VISTA	0	941	266	1.207
IMPLANTAÇÃO DE QUATRO PONTES DE EMBARQUE NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE RECIFE	2.236	140	0	2.376
CONSTRUÇÃO DE TORRE DE CONTROLE NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS	0	39	1.615	1.654
CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE PATIO DE AERONAVES E ACESSO VIÁRIO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS	0	0	321	321
RECUPERAÇÃO DO SISTEMA DE PISTAS E PATIOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO	24.493	0	0	24.493
CONSTRUÇÃO DO COMPLEXO LOGÍSTICO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE	0	298	0	298
AMPLIAÇÃO DA PISTA DE POUSO/DECOLAGEM DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE	0	57	0	57
AMPLIAÇÃO E REFORÇO DA PÁTIO E AERONAVES E PISTA DE POUSO/DECOLAGEM DO AEROPORTO DE PARNAÍBA	3.462	1.292	7.393	12.147
AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE CARGA DO AEROPORTO DE CURITIBA	0	197	0	197
REFORMA DO TERMINAL DE CARGAS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO	0	0	95	95
CONSTRUÇÃO DO NOVO TERMINAL DE CARGAS DO AEROPORTO DE VITÓRIA	248	0	0	248
AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS	0	59	0	59
REVITALIZAÇÃO, MODERNIZAÇÃO E MANUTENÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS 1 DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO	17.330	2.132	3.220	22.682
CONSTRUÇÃO DA SEGUNDA PISTA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS	10.181	1.250	0	11.431
RECUPERAÇÃO E REFORÇO ESTRUTURAL DOS SISTEMAS DE PISTAS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS	609	146	122	877
REFORMA E AMPLIAÇÃO COM CONSTRUÇÃO DO SEGUNDO TPS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FORTALEZA	0	0	73	73
REFORMA E ADEQUAÇÃO DO TPS DO AEROPORTO DE SANTARÉM	0	973	0	973
REFORMA E AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFINS	0	1.076	0	1.076
OUTRAS AÇÕES ESPECÍFICAS	0	24.334	4.765	29.099
REVITALIZAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DOS TERMINAIS DE PASSAGEIROS E DEMAIS INSTALAÇÕES DE APOIO DO AEROPORTO GALEÃO	0	13.830	4.595	18.425
AQUISIÇÃO DE ÁREA PARA AMPLIAÇÃO DO SÍTIO DO AEROPORTO DA PAMPULHA - CARLOS DRUMOND DE ANDRADE, EM BH/MG	0	10.504	0	10.504
3ª ETAPA ADEQUAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS	0	0	170	170
DIVERSOS AEROPORTOS - DEMAIS OBRAS DE AMPLIAÇÃO, ADEQUAÇÃO E MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA	0	38.638	47.839	86.477
TOTAL	72.707	71.572	71.052	215.331

Quadro 220: Investimentos em obras e serviços de engenharia

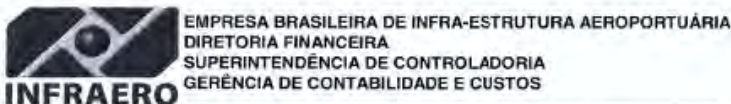
b) Equipamentos, móveis e utensílios:

(Em R\$ mil)

DESCRIÇÃO	2009		
	PRÓPRIO	ATAERO	TOTAL
AMBULANCIA	2.451	0	2.451
CENTRAL TELEFONICA	5.878	0	5.878
EMPILHADEIRAS	15.329	0	15.329
EQUIP. AUX. NAVEGAÇÃO AÉREA	1.926	0	1.926
EQUIP. INFORMÁTICA, INFORMAÇÃO E TELEPROC.	53.073	1.761	54.834
LONGARINA	2.408	3.819	6.227
ÔNIBUS	0	30.230	30.230
RAIO X INSPECAO DE BAGAGEM	1.050	7.591	8.641
SISTEMA DE TV E VIGILÂNCIA	2.297	5.911	8.208
SISTEMA TV INFORMATIVA	4.348	0	4.348
TERRENOS	10.504	0	10.504
TRANSCÉPTOR RADIO	2.232	0	2.232
TRANSP. DE CORREIA ESTEIRA	0	7.813	7.813
TRATOR	3.638	362	4.000
VARREDOURA	3.725	0	3.725
VEICULOS UTILITÁRIOS E ADMINISTRATIVOS	7.049	2.732	9.781
DEMAIS EQUIPAMENTOS	24.169	5.694	29.863
T O T A L	140.077	65.913	205.990

Quadro 221: Investimentos em equipamentos, móveis e utensílios

14.2. Composição Acionária do Capital Social



EMPRESA : Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO	CNPJ: 00.352.294/0001-10	DATA DA POSIÇÃO: 31/12/2009
RESPONSÁVEL PELAS INFORMAÇÕES: Keite de Sousa Viana Prazer	TEL: 61-3312-3170	

COMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

ESPECIE/CLASSE DA AÇÃO	TOTAL GERAL		SETOR PÚBLICO					
	INTEGRALIZADO		UNIAO - TN		ENTIDADES FEDERAIS - FND		ESTADOS/MUNICIPIOS	
	QUANTIDADE	VALOR	QUANTIDADE	VALOR	QUANTIDADE	VALOR	QUANTIDADE	VALOR
ORDINÁRIAS	7.313.600	970.729.454,57	7.116.250	944.535.315,18	197.350	26.194.139,39		
PREFERENCIAIS (1)				97,30%		2,70%		
PN								
PNA								
PNB								
PNC								
PND								
PNE								
TOTAL		970.729.454,57		944.535.315,18		26.194.139,39		

VALOR PATRIMONIAL DA AÇÃO

Total do Patrimônio Líq.	Quantidade de ações	Valor Patrimonial da Ação
1.016.575.913,34	7.313.600	139,27


KEITE DE SOUSA VIANA PRAZER
 Gerente de Contabilidade e Custos
 CRC-DF 011692/O-2

Quadro 222: Composição Acionária do Capital Social

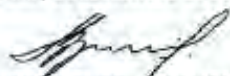
14.3. Parecer da Auditoria Independente sobre as Demonstrações Contábeis

AOS
DIRETORES E ACIONISTAS DA
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
BRÁSILIA - DF

PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

1. Examinamos o balanço patrimonial da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO levantado em 31 de dezembro de 2009, e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido, dos fluxos de caixa e do valor adicionado, correspondentes ao exercício findo naquela data, elaborados sob a responsabilidade de sua administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações contábeis.
2. Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas de auditoria e compreenderam: (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos; o volume de transações, o sistema contábil e de controles internos da Instituição; (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e informações contábeis divulgados; e (c) a avaliação das práticas e das estimativas contábeis mais representativas, adotadas pela administração da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO bem como da apresentação das demonstrações contábeis tomadas em conjunto.
3. Em nossa opinião, as demonstrações contábeis acima referidas, quando lidas em conjunto com as notas explicativas que as acompanham, representam adequadamente, em seus aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO em 31 de dezembro de 2009 e os resultados de suas operações, das mutações do patrimônio líquido, de seus fluxos de caixa e do valor adicionado, referentes ao exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e prática contábil referente aos investimentos efetuados em bens da União, conforme descrito na nota explicativa nº 1.
4. Conforme mencionado na nota explicativa nº 21, a empresa discute judicialmente a cobrança do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza - ISS e do Imposto sobre a Propriedade Territorial Urbana - IPTU. Com base nas informações fornecidas pela sua Procuradoria Jurídica, tendo em vista o reconhecimento pelos Tribunais Regionais Federais da tese de imunidade tributária da INFRAERO, a administração da empresa não constituiu provisão contábil, nem vem recolhendo tais valores, cujo montante, segundo executivos fiscais em curso no judiciário, gira em torno de R\$ 2.132.534 mil (R\$ 1.697.754 mil em 31/12/2008).
5. As demonstrações contábeis referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2008, foram auditadas por outros auditores independentes, que emitiram parecer sem ressalva, com ênfase similar a contida no parágrafo 4 acima, datado de 20 de fevereiro de 2009.

Brasília, 09 de fevereiro de 2010.



UHY MOREIRA - AUDITORES
CRC RS 3717 S DF
HERALDO S.S. DE BARCELLOS
Contador CRC RS 11609 S DF
Responsável Técnico

14.4. Parecer da Superintendência de Auditoria Interna – PRAI sobre as Demonstrações Financeiras do Exercício de 2009



SUPERINTENDÊNCIA DE AUDITORIA INTERNA

PARECER SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO EXERCÍCIO DE 2009

1. Examinamos as Demonstrações Financeiras, compostas pelo Balanço Patrimonial e pelas Demonstrações do Resultado do Exercício, das Mutações do Patrimônio Líquido, do Valor Adicionado e do Fluxo de Caixa e respectivas Notas Explicativas da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO, referentes ao exercício findado em 31 de dezembro de 2009 e elaborados sob a responsabilidade da Diretoria Financeira, por meio da Superintendência de Controladoria.
2. Nossa análise foi realizada de acordo com as normas de auditoria vigente, sendo executadas, por amostragem, testes nos registros contábeis, conferência das conciliações bancárias e outros procedimentos julgados convenientes às circunstâncias. Fundamentamo-nos, também, nos procedimentos de auditoria aplicados durante o exercício, nos quais examinamos os procedimentos inerentes à escrituração contábil, ao Patrimônio, à Tesouraria e ao Almoarifado, conforme demonstrado nos Relatórios de Auditoria nº 07, 12, 15 e 25/PRAI (AIAG) /2009.
3. Considerando os Relatórios de Auditoria citados no parágrafo anterior, e a análise realizada nas Demonstrações Financeiras e Notas Explicativas, esta Superintendência de Auditoria Interna é de parecer que as Demonstrações Contábeis mencionadas no primeiro parágrafo, foram elaboradas em consonância com os Princípios Fundamentais de Contabilidade e ditames previstos na Lei nº 6.404/76, Lei nº 11.638/07 e Lei nº 11.941/09, representando adequadamente, em todos os seus aspectos relevantes, a posição Patrimonial e Financeira da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária em 31 de dezembro de 2009.

Brasília, 3 de fevereiro de 2010.


ISAAC SANTANA DA CRUZ
AS II – Auditor (Assistente I)
CRC-RJ 094461/O-0T-DF


MÁRCIO DE FÁRIA ARAÚJO
Coordenador de Auditoria de Controles Financeiros
e Contábeis
CRC-DF 12367/O-8


A PRAI
Acolho o presente parecer e submeto-o a V.S.a.

Brasília, 7 de fevereiro de 2010


WESLEY ALVES
Gerente de Auditoria de Gestão

De acordo,

Brasília, 11 de fevereiro de 2010.


CARLOS ANTÔNIO DIAS CHAGAS
Superintendente de Auditoria
em Exercício
AA nº 4131/PRAI/2009

15. DEMONSTRATIVO DA REMUNERAÇÃO PAGA AOS MEMBROS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E DO CONSELHO FISCAL

Parcelas	Composição Diretoria	01/09	02/09	03/09	04/09	05/09	06/09	07/09	08/09	09/09	10/09	11/09	12/09
Conselho de Administração	Airton Esteves Soares	2.064,10	2.064,10	2.064,10	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05
	Cleonilson Nicácio Silva *	2.064,10	2.064,10	2.064,10	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	-	-	-	-
	Murilo Marques Barboza *	-	-	-	-	-	-	-	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05
	Ramon Borges Cardoso	2.064,10	2.064,10	2.064,10	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05
	Pedro Celestino da Silva	-	-	-	4.223,15	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05
	Jorge Godinho Barreto Nery	2.064,10	2.064,10	2.064,10	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05
Conselho Fiscal	Edmundo Theobaldo Muller Neto	2.064,10	-	-	-	4.318,10	-	-	-	4.318,10	2.159,05	2.159,05	2.159,05
	Gilvan da Silva Dantas	2.064,10	2.064,10	2.064,10	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05
	Cleso Jose da Fonseca Filho	2.064,10	2.064,10	2.064,10	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05	2.159,05
	Leonardo Raupp Bocorny	-	-	-	-	-	2.159,05	-	-	-	-	-	4.318,10
	Ernesto Serejo Costa	-	-	-	-	2.159,05	-	-	2.159,05	-	-	-	2.159,05

* OBS.: Para os Conselheiros Cleonilson Nicácio Silva e Murilo Marques Barboza não foram considerados os valores recebidos à título da remuneração de Membro da Diretoria Executiva (os quais constam da Ficha Financeira dos mesmos).

Quadro 223: Demonstrativo da remuneração paga aos membros dos Conselhos


15.1. Declaração de que as Atas das Reuniões dos Conselhos encontram-se à disposição na INFRAERO para consulta



INFRAERO

DECLARAÇÃO

Declaro que as atas das reuniões dos Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO estão à disposição dos órgãos de controle interno e externo, conforme Decisão Normativa nº 100/2009 do Tribunal de Contas da União.


MURILO MARQUES BARBOZA
 Presidente da INFRAERO

ANEXO I: Critérios para cálculo dos Indicadores

(Referente ao item 2.4.6)

- Percentual dos requisitos do nível 2 de Governança Corporativa Bovespa implementados
- Estágio das dimensões “Consumidores e Clientes”, “Público Interno” e “Valores, Transparência e Governança” do Instituto Ethos
- Estágio das dimensões “Meio Ambiente”, “Consumidores” e “Governo e Sociedade” do Instituto Ethos
- Pontuação nas dimensões do Instituto Ethos
- N° de aeroportos com licença operacional ambiental
- Índice do consumo de água
- Dependências com coleta seletiva de lixo implantada
- Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR)
- Percentual de redução em relação ao ano anterior das matérias negativas na mídia
- Percentual de pessoas que voam menos de 5 vezes ao ano e que sabem quem é a Infraero
- Percentual de pessoas que voam no mínimo 5 vezes ao ano e que sabem quem é a Infraero
- Taxa de crescimento da receita comercial
- Taxa de crescimento da receita de logística de carga
- Número de aeroportos com o Sistema de Gestão de Estacionamentos (GEST) implantados
- Produtividade (Receita operacional/N° médio de empregados orgânicos e terceirizados)
- Produtividade (UCT/N° médio de empregados orgânicos e terceirizados)
- Despesa operacional por passageiro e carga TECA
- Receita operacional por passageiro e carga TECA
- N° de aeroportos com o Sistema de Gestão de Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000, certificados
- N° de aeroportos com o Sistema de Gestão de Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000, mantidos
- N° de aeroportos com o Sistema de Gestão de Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000, recertificados
- Número de aeroportos com sistemática de fiscalização boca de caixa implantada
- Nível de satisfação dos passageiros
- Nível de satisfação das empresas aéreas

- Nível de satisfação dos pilotos
- Nível de satisfação dos concessionários
- Nível de satisfação dos clientes-carga

- Percentual de implantação das ações de capacitação previstas no Plano de Treinamento
- Número de aeroportos com os requisitos atendidos na fase de consulta preliminar do processo de Certificação Operacional (RBHA 139-1001)
- Número de aeroportos com o Manual de Operações (MOA) concluído
- Número de dependências com os requisitos do Manual do Comando da Aeronáutica (MCA 100-12) atendidos
- Número de dependências com o Programa de Controle da Qualidade AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita implantado
- Percentual de cumprimento do plano de recuperação das pistas e pátios
- Índice de disponibilidade dos subsistemas críticos
- Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento de Aeroportos
- Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Navegação Aérea
- Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Segurança Aeroportuária
- Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Operação Aeroportuária
- Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Logística de Carga
- Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento Comercial e Industrial
- Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Tecnologia e Sistemas Aeroportuários
- Percentual de realização orçamentária do Programa Gestão Ambiental
- Percentual de realização orçamentária do Programa Apoio Administrativo
- Percentual de realização dos investimentos previstos no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC
- Margem operacional
- Retorno sobre o Patrimônio Líquido
- EBITDA (R\$ Milhões)
- Percentual de redução dos custos indiretos e despesas administrativas da Sede em relação à receita líquida referente a 2008
- Percentual de redução dos custos indiretos do aeroporto em relação à sua receita líquida referente a 2008
- Percentual de inadimplência
- Margem líquida do segmento de negócio Comercialização de Áreas

- Margem líquida do segmento de negócio Estacionamento de Veículos
- Margem líquida do segmento de negócio Logística de Carga Internacional
- Margem líquida do segmento de negócio Logística de Operações com Aeronaves



Relatório de Gestão 2009

- Margem líquida do segmento de negócio Logística de Operações com Passageiros
- Margem líquida do segmento de negócio Navegação Aérea
- Margem líquida do segmento de negócio Telecomunicações

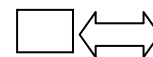
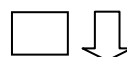
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

1 - Promoção de estudos para revisão da configuração empresarial.

B. INDICADOR

1.a - Percentual dos requisitos do nível 2 de Governança Corporativa Bovespa implementados.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

50% dos requisitos necessários implementados.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Aplicar os padrões e regras de gestão societária estabelecidos nos padrões de Governança Corporativa.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Governança Corporativa – Segundo o Instituto Brasileiro de Governança Corporativa: "Governança corporativa é o sistema pelo qual as sociedades são dirigidas e monitoradas, envolvendo os relacionamentos entre acionistas/cotistas, conselho de administração, diretoria, auditoria independente e conselho fiscal. As boas práticas de governança corporativa têm a finalidade de aumentar o valor da sociedade, facilitar seu acesso ao capital e contribuir para a sua perenidade".

Nível Diferenciado de Governança Corporativa – Nível 2: é o segmento especial de listagem na Bolsa de Valores de São Paulo – Bovespa que foi desenvolvido com o objetivo de proporcionar um ambiente de negociação que estimulasse, ao mesmo tempo, o interesse dos investidores e a valorização das companhias.

A governança corporativa tem a finalidade de aumentar o valor da sociedade/empresa, facilitar seu acesso ao capital e contribuir para a sua perenidade. Os requisitos necessários no Nível 2, objetivando a melhoria da qualidade das informações prestadas pela Empresa, são as seguintes, os quais estão destacados os aplicáveis a Infraero:

	REQUISITOS	PERÍODO
1	Pedido de autorização para negociação no Nível 2 de Governança Corporativa	Não aplicável
2	Dispersão acionária em Distribuição pública	Não aplicável
3	Termo de anuência dos Administradores, Controladores e Conselho Fiscal	Não aplicável
4	Laudo de avaliação em caso de cancelamento de registro de companhia aberta	Não aplicável
5	Requisitos e competências dos Conselhos de Administração e Fiscal	Não aplicável
6	Comprometimento de resolver toda e qualquer disputa ou controvérsia nos termos do Regulamento de Arbitragem	Não aplicável
7	Ampliação dos direitos das ações preferenciais	Não aplicável
8	Publicação das Demonstrações Financeiras Padronizadas Trimestrais – ITR – Para o 1º, 2º e 3º Trimestre (Balanço, DRE, Notas Explicativas e Relatório de Revisão Especial da Auditoria Independente)	Trimestral
9	Publicação da Demonstração dos Fluxos de Caixa	Trimestral
10	Publicação das Demonstrações Financeiras Padronizadas Anual – DFP (Balanço, DRE, Notas Explicativas, Parecer da Auditoria Independente e Relatório da Administração)	Anual
11	Publicação das Demonstrações Financeiras Padronizadas ITR e DFP em inglês ou elaboradas de acordo com padrões internacionais	Trimestral/ Anual
12	Publicação de Relatório Adicional para as Informações Anuais – IAN	Anual
13	Reunião Pública com Analistas	Anual
14	Calendário Anual sobre os eventos corporativos	Não Aplicável
15	Informações à BOVESPA sobre contratos com o Mesmo Grupo	Não Aplicável

1. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$RGC = (RI / RT) \times 100$$

Sendo:

RGC – Percentual de requisitos do nível 2 de Governança Corporativa implementados;

RI – Quantidade de requisitos implementados aplicáveis a Infraero;

RT – Quantidade de requisitos totais aplicáveis a Infraero.

2. UNIDADE DE MEDIDA

%.

3. FONTE DE DADOS

Superintendência de Controladoria – DFCT.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Da listagem de requisitos necessários a implantação do nível 2 de Governança Corporativa, enquadram-se o total de 6 (seis) para a Infraero.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão.

Será considerada meta cumprida quando o percentual de realização dos requisitos for igual ou superior a 50%.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Trimestral.

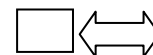
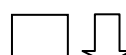
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

3 - Reforço da aplicação dos princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativas e negociais.

B. INDICADOR

3.a - Estágio das dimensões “Consumidores e Clientes”, “Público Interno” e “Valores, Transparência e Governança” do Instituto Ethos.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Avançar 1 estágio.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Fortalecer as práticas da gestão corporativa da Infraero fundamentada nos princípios da Responsabilidade Social Empresarial.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Gerência de Gestão para a Sustentabilidade – DAGS.

1. CONCEITOS BÁSICOS

INSTITUTO ETHOS: é uma organização não-governamental criada com a missão de mobilizar, sensibilizar e ajudar as empresas a gerir seus negócios de forma socialmente responsável, tornando-as parceiras na construção de uma sociedade sustentável e justa.

O Instituto Ethos é um pólo de organização de conhecimento, troca de experiências e desenvolvimento de ferramentas que auxiliam as empresas a analisar suas práticas de gestão e aprofundar seus compromissos com a responsabilidade corporativa.

O Instituto Ethos propõe-se a disseminar a prática da responsabilidade social empresarial, ajudando as instituições a:

- Compreender e incorporar de forma progressiva o conceito do comportamento empresarial socialmente responsável;
- Implementar políticas e práticas que atendam a elevados critérios éticos, contribuindo para alcançar sucesso econômico sustentável a longo prazo;
- Assumir suas responsabilidades com todos aqueles que são impactados por suas atividades;
- Demonstrar aos seus acionistas a relevância de um comportamento socialmente responsável para retorno a longo prazo sobre seus investimentos;
- Identificar formas inovadoras e eficazes de atuar em parceria com as comunidades na construção do bem-estar comum; e
- Prosperar, contribuindo para um desenvolvimento social, econômico e ambientalmente sustentável.

INDICADORES ETHOS DE RSE: são ferramentas de uso essencialmente interno, que permite a avaliação da **gestão** no que diz respeito à incorporação de práticas de responsabilidade social, além do planejamento de estratégias e do monitoramento do desempenho geral da empresa.

Os indicadores são estruturados em forma de questionários e abrangem os temas **Valores, Transparência e Governança, Público Interno, Meio Ambiente, Fornecedores, Consumidores e Clientes, Comunidade e Governo e Sociedade**, que possibilitam auto-diagnósticos mais precisos e aprofundados de cada área.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de estágios avançados.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

DAGS, PRCE, PRPG, DEME, PRMC, DARH, DAAG, DALC, DART, PROU, DCRC.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O questionário de avaliação da empresa está dividido em sete grandes temas:

- Valores, Transparência e Governança
 - Compromissos éticos
 - Enraizamento na cultura organizacional
 - Governança Corporativa
 - Relações com a concorrência
 - Diálogo e Engajamento com as Partes Interessadas (Stakeholders)
 - Balanço social
- Público Interno
 - Relações com sindicatos
 - Gestão participativa
 - Compromisso com o futuro das crianças
 - Compromisso com o desenvolvimento Infantil
 - Valorização da Diversidade
 - Compromisso com a Não-Discriminação e Promoção da Equidade Racial
 - Compromisso com a Promoção da Equidade de Gênero
 - Relações com Trabalhadores Terceirizados
 - Política de remuneração, benefícios e carreira
 - Cuidados com saúde, segurança e condições de trabalho
 - Compromisso com o desenvolvimento profissional e a empregabilidade
 - Comportamento nas demissões
 - Preparação para a aposentadoria
- Meio Ambiente
 - Compromisso com a Melhoria da Qualidade Ambiental
 - Educação e Conscientização Ambiental
 - Gerenciamento do impacto no meio ambiente e do ciclo de vida de produtos e serviços

- Sustentabilidade da Economia Florestal
- Minimização de entradas e saídas de materiais
- Fornecedores
 - Critérios de seleção e avaliação de fornecedores
 - Trabalho infantil na cadeia produtiva
 - Trabalho forçado (ou análogo ao Escravo) na cadeia produtiva
 - Apoio ao desenvolvimento de fornecedores
- Consumidores e Clientes
 - Política de comunicação comercial
 - Excelência do atendimento
 - Conhecimento e gerenciamento dos danos potenciais de produtos e serviços
- Comunidade
 - Gerenciamento do impacto da empresa na comunidade de entorno
 - Relações com organizações locais
 - Financiamento da ação social
 - Envolvimento da empresa com a ação social
- Governo e Sociedade
 - Contribuições para campanhas políticas
 - Construção da Cidadania pelas Empresas
 - Práticas anticorrupção e antipropina
 - Liderança e influência social
 - Participação em projetos sociais governamentais

Cada tema é dividido em um **conjunto de indicadores** cuja finalidade é explorar em diferentes perspectivas como a empresa pode melhorar seu desempenho naquele aspecto.

Cada indicador é formado por uma **questão de profundidade**, questões **binárias** e questões **quantitativas**.

Questão de Profundidade – este tipo de indicador permite avaliar o estágio atual da gestão da empresa em relação à determinada prática de responsabilidade social empresarial.

Questões Binárias – este tipo de indicador é composto de questões binárias (resposta sim ou não) que qualificam a resposta escolhida no indicador de profundidade. As questões binárias contêm elementos de validação e aprofundamento do estágio de responsabilidade social identificado pela empresa e ajudam a entender quais práticas devem ser incorporadas à gestão dos negócios.

Questões Quantitativas – este tipo de indicador propõe o levantamento sistemático de determinados dados, que podem ser avaliados segundo séries anuais e cruzados com outros.

A estrutura do questionário dos Indicadores Ethos permite que a empresa planeje o modo de fortalecer seu compromisso com a responsabilidade social. A disposição em escala fornece parâmetros para os passos subseqüentes e, juntamente com os indicadores binários, aponta diretrizes para o estabelecimento de metas de aprimoramento dentro do universo de cada tema.

Os Indicadores foram desenvolvidos de forma a preservar a comparabilidade de informações. Dessa forma é possível comparar o desempenho de um ano para o outro, observando os avanços, desafios e oportunidades de evolução.

Após preencher o questionário dos Indicadores, a empresa envia os dados para o Instituto Ethos, por meio do sistema dos Indicadores Ethos. Os dados são processados, transformados em pontuação e notas e apresentados no Relatório de Diagnóstico, permitindo a cada empresa compará-los, por meio de tabelas e gráficos, com o grupo de *benchmarking* (as dez empresas com as melhores notas) e com a média do grupo de empresas que responderam ao questionário no mesmo período.

A posição da Infraero resultará das respostas consolidadas dos Superintendentes da Sede, ao questionário padrão do Instituto ETHOS.

Os Superintendentes responderão sob a ótica de toda a Empresa.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

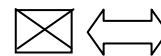
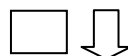
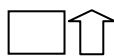
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

3 - Reforço da aplicação dos princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativas e negociais.

B. INDICADOR

3.b - Estágio das dimensões “Meio Ambiente”, “Fornecedores”, “Comunidade” e “Governo e Sociedade” do Instituto Ethos

C. DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

Manter o estágio de 2008.

E. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Meta corporativa.

F. RESULTADO ESPERADO

Fortalecer as práticas da gestão corporativa da Infraero fundamentada nos princípios da Responsabilidade Social Empresarial.

G. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Gerência de Gestão para a Sustentabilidade – DAGS.

1. CONCEITOS BÁSICOS

INSTITUTO ETHOS: é uma organização não-governamental criada com a missão de mobilizar, sensibilizar e ajudar as empresas a gerir seus negócios de forma socialmente responsável, tornando-as parceiras na construção de uma sociedade sustentável e justa.

O Instituto Ethos é um pólo de organização de conhecimento, troca de experiências e desenvolvimento de ferramentas que auxiliam as empresas a analisar suas práticas de gestão e aprofundar seus compromissos com a responsabilidade corporativa.

O Instituto Ethos propõe-se a disseminar a prática da responsabilidade social empresarial, ajudando as instituições a:

- Compreender e incorporar de forma progressiva o conceito do comportamento empresarial socialmente responsável;
- Implementar políticas e práticas que atendam a elevados critérios éticos, contribuindo para alcançar sucesso econômico sustentável a longo prazo;
- Assumir suas responsabilidades com todos aqueles que são impactados por suas atividades;
- Demonstrar aos seus acionistas a relevância de um comportamento socialmente responsável para retorno a longo prazo sobre seus investimentos;
- Identificar formas inovadoras e eficazes de atuar em parceria com as comunidades na construção do bem-estar comum; e
- Prosperar, contribuindo para um desenvolvimento social, econômico e ambientalmente sustentável.

INDICADORES ETHOS DE RSE: são ferramentas de uso essencialmente interno, que permite a avaliação da **gestão** no que diz respeito à incorporação de práticas de responsabilidade social, além do planejamento de estratégias e do monitoramento do desempenho geral da empresa.

Os indicadores são estruturados em forma de questionários e abrangem os temas **Valores, Transparência e Governança, Público Interno, Meio Ambiente, Fornecedores, Consumidores e Clientes, Comunidade e Governo e Sociedade**, que possibilitam auto-diagnósticos mais precisos e aprofundados de cada área.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de estágios mantidos.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

DAGS, PRCE, PRPG, DEME, PRMC, DARH, DAAG, DALC, DART, PROU, DCRC.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O questionário de avaliação da empresa está dividido em sete grandes temas:

- Valores, Transparência e Governança
 - Compromissos éticos
 - Enraizamento na cultura organizacional
 - Governança Corporativa
 - Relações com a concorrência
 - Diálogo e Engajamento com as Partes Interessadas (Stakeholders)
 - Balanço social
- Público Interno
 - Relações com sindicatos
 - Gestão participativa

- Compromisso com o futuro das crianças
- Compromisso com o desenvolvimento Infantil
- Valorização da Diversidade
- Compromisso com a Não-Discriminação e Promoção da Equidade Racial
- Compromisso com a Promoção da Equidade de Gênero
- Relações com Trabalhadores Terceirizados
- Política de remuneração, benefícios e carreira
- Cuidados com saúde, segurança e condições de trabalho
- Compromisso com o desenvolvimento profissional e a empregabilidade
- Comportamento nas demissões
- Preparação para a aposentadoria
- Meio Ambiente
 - Compromisso com a Melhoria da Qualidade Ambiental
 - Educação e Conscientização Ambiental
 - Gerenciamento do impacto no meio ambiente e do ciclo de vida de produtos e serviços
 - Sustentabilidade da Economia Florestal
 - Minimização de entradas e saídas de materiais
- Fornecedores
 - Critérios de seleção e avaliação de fornecedores
 - Trabalho infantil na cadeia produtiva
 - Trabalho forçado (ou análogo ao Escravo) na cadeia produtiva
 - Apoio ao desenvolvimento de fornecedores
- Consumidores e Clientes
 - Política de comunicação comercial
 - Excelência do atendimento
 - Conhecimento e gerenciamento dos danos potenciais de produtos e serviços
- Comunidade
 - Gerenciamento do impacto da empresa na comunidade de entorno
 - Relações com organizações locais
 - Financiamento da ação social
 - Envolvimento da empresa com a ação social
- Governo e Sociedade
 - Contribuições para campanhas políticas
 - Construção da Cidadania pelas Empresas
 - Práticas anticorrupção e antipropina
 - Liderança e influência social
 - Participação em projetos sociais governamentais

Cada tema é dividido em um **conjunto de indicadores** cuja finalidade é explorar em diferentes perspectivas como a empresa pode melhorar seu desempenho naquele aspecto.

Cada indicador é formado por uma **questão de profundidade**, questões **binárias** e questões **quantitativas**.

Questão de Profundidade – este tipo de indicador permite avaliar o estágio atual da gestão da empresa em relação à determinada prática de responsabilidade social empresarial.

Questões Binárias – este tipo de indicador é composto de questões binárias (resposta sim ou não) que qualificam a resposta escolhida no indicador de profundidade. As questões binárias contêm

elementos de validação e aprofundamento do estágio de responsabilidade social identificado pela empresa e ajudam a entender quais práticas devem ser incorporadas à gestão dos negócios.

Questões Quantitativas – este tipo de indicador propõe o levantamento sistemático de determinados dados, que podem ser avaliados segundo séries anuais e cruzados com outros.

A estrutura do questionário dos Indicadores Ethos permite que a empresa planeje o modo de fortalecer seu compromisso com a responsabilidade social. A disposição em escala fornece parâmetros para os passos subsequentes e, juntamente com os indicadores binários, aponta diretrizes para o estabelecimento de metas de aprimoramento dentro do universo de cada tema.

Os Indicadores foram desenvolvidos de forma a preservar a comparabilidade de informações. Dessa forma é possível comparar o desempenho de um ano para o outro, observando os avanços, desafios e oportunidades de evolução.

Após preencher o questionário dos Indicadores, a empresa envia os dados para o Instituto Ethos, por meio do sistema dos Indicadores Ethos. Os dados são processados, transformados em pontuação e notas e apresentados no Relatório de Diagnóstico, permitindo a cada empresa compará-los, por meio de tabelas e gráficos, com o grupo de *benchmarking* (as dez empresas com as melhores notas) e com a média do grupo de empresas que responderam ao questionário no mesmo período.

A posição da Infraero resultará das respostas consolidadas dos Superintendentes da Sede, ao questionário padrão do Instituto ETHOS.

Os Superintendentes responderão sob a ótica de toda a Empresa.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

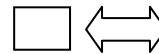
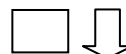
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

3 - Reforço da aplicação dos princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativas e negociais.

B. INDICADOR

3.c - Pontuação nas dimensões dos Indicadores do Instituto Ethos

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Avançar na pontuação interna.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Fortalecer as práticas da gestão corporativa da Infraero fundamentada nos princípios da Responsabilidade Social Empresarial.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

1. CONCEITOS BÁSICOS

INSTITUTO ETHOS: é uma organização não-governamental criada com a missão de mobilizar, sensibilizar e ajudar as empresas a gerir seus negócios de forma socialmente responsável, tornando-as parceiras na construção de uma sociedade sustentável e justa.

O Instituto Ethos é um pólo de organização de conhecimento, troca de experiências e desenvolvimento de ferramentas que auxiliam as empresas a analisar suas práticas de gestão e aprofundar seus compromissos com a responsabilidade corporativa.

O Instituto Ethos propõe-se a disseminar a prática da responsabilidade social empresarial, ajudando as instituições a:

- Compreender e incorporar de forma progressiva o conceito do comportamento empresarial socialmente responsável;
- Implementar políticas e práticas que atendam a elevados critérios éticos, contribuindo para alcançar sucesso econômico sustentável a longo prazo;
- Assumir suas responsabilidades com todos aqueles que são impactados por suas atividades;
- Demonstrar aos seus acionistas a relevância de um comportamento socialmente responsável para retorno a longo prazo sobre seus investimentos;
- Identificar formas inovadoras e eficazes de atuar em parceria com as comunidades na construção do bem-estar comum; e
- Prosperar, contribuindo para um desenvolvimento social, econômico e ambientalmente sustentável.

INDICADORES ETHOS DE RSE: são ferramentas de uso essencialmente interno, que permite a avaliação da **gestão** no que diz respeito à incorporação de práticas de responsabilidade social, além do planejamento de estratégias e do monitoramento do desempenho geral da empresa.

Os indicadores são estruturados em forma de questionários e abrangem os temas **Valores, Transparência e Governança, Público Interno, Meio Ambiente, Fornecedores, Consumidores e Clientes, Comunidade e Governo e Sociedade**, que possibilitam auto-diagnósticos mais precisos e aprofundados de cada área.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Pontuação interna de cada dimensão.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

DAGS, PRCE, PRPG, DEME, PRMC, DARH, DAAG, DALC, DART, PROU, DCRC.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O questionário de avaliação da empresa está dividido em sete grandes temas:

- Valores, Transparência e Governança

- Compromissos éticos
- Enraizamento na cultura organizacional
- Governança Corporativa
- Relações com a concorrência
- Diálogo e Engajamento com as Partes Interessadas (Stakeholders)
- Balanço social
- Público Interno
 - Relações com sindicatos
 - Gestão participativa
 - Compromisso com o futuro das crianças
 - Compromisso com o desenvolvimento Infantil
 - Valorização da Diversidade
 - Compromisso com a Não-Discriminação e Promoção da Equidade Racial
 - Compromisso com a Promoção da Equidade de Gênero
 - Relações com Trabalhadores Terceirizados
 - Política de remuneração, benefícios e carreira
 - Cuidados com saúde, segurança e condições de trabalho
 - Compromisso com o desenvolvimento profissional e a empregabilidade
 - Comportamento nas demissões
 - Preparação para a aposentadoria
- Meio Ambiente
 - Compromisso com a Melhoria da Qualidade Ambiental
 - Educação e Conscientização Ambiental
 - Gerenciamento do impacto no meio ambiente e do ciclo de vida de produtos e serviços
 - Sustentabilidade da Economia Florestal
 - Minimização de entradas e saídas de materiais
- Fornecedores
 - Critérios de seleção e avaliação de fornecedores
 - Trabalho infantil na cadeia produtiva
 - Trabalho forçado (ou análogo ao Escravo) na cadeia produtiva
 - Apoio ao desenvolvimento de fornecedores
- Consumidores e Clientes
 - Política de comunicação comercial
 - Excelência do atendimento
 - Conhecimento e gerenciamento dos danos potenciais de produtos e serviços
- Comunidade
 - Gerenciamento do impacto da empresa na comunidade de entorno
 - Relações com organizações locais
 - Financiamento da ação social
 - Envolvimento da empresa com a ação social
- Governo e Sociedade
 - Contribuições para campanhas políticas
 - Construção da Cidadania pelas Empresas
 - Práticas anticorrupção e antipropina
 - Liderança e influência social
 - Participação em projetos sociais governamentais

Cada tema é dividido em um **conjunto de indicadores** cuja finalidade é explorar em diferentes perspectivas como a empresa pode melhorar seu desempenho naquele aspecto.

Cada indicador é formado por uma **questão de profundidade**, questões **binárias** e questões **quantitativas**.

Questão de Profundidade – este tipo de indicador permite avaliar o estágio atual da gestão da empresa em relação à determinada prática de responsabilidade social empresarial.

Questões Binárias – este tipo de indicador é composto de questões binárias (resposta sim ou não) que qualificam a resposta escolhida no indicador de profundidade. As questões binárias contêm elementos de validação e aprofundamento do estágio de responsabilidade social identificado pela empresa e ajudam a entender quais práticas devem ser incorporadas à gestão dos negócios.

Questões Quantitativas – este tipo de indicador propõe o levantamento sistemático de determinados dados, que podem ser avaliados segundo séries anuais e cruzados com outros.

A estrutura do questionário dos Indicadores Ethos permite que a empresa planeje o modo de fortalecer seu compromisso com a responsabilidade social. A disposição em escala fornece parâmetros para os passos subsequentes e, juntamente com os indicadores binários, aponta diretrizes para o estabelecimento de metas de aprimoramento dentro do universo de cada tema.

Os Indicadores foram desenvolvidos de forma a preservar a comparabilidade de informações. Dessa forma é possível comparar o desempenho de um ano para o outro, observando os avanços, desafios e oportunidades de evolução.

Após preencher o questionário dos Indicadores, a empresa envia os dados para o Instituto Ethos, por meio do sistema dos Indicadores Ethos. Os dados são processados, transformados em pontuação e notas e apresentados no Relatório de Diagnóstico, permitindo a cada empresa compará-los, por meio de tabelas e gráficos, com o grupo de *benchmarking* (as dez empresas com as melhores notas) e com a média do grupo de empresas que responderam ao questionário no mesmo período.

A posição da Infraero resultará das respostas consolidadas dos Superintendentes da Sede, ao questionário padrão do Instituto ETHOS.

Os Superintendentes responderão sob a ótica de toda a Empresa.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

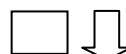
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

3. Reforço da aplicação dos princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativas e negociais.

B. INDICADOR

3.d. Número de aeroportos com licença operacional ambiental.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Aumentar o número de aeroportos com Licença de Operação.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Aeroportos sem Licença de Operação:

SBUL - Aeroporto de Uberlândia
SBUR - Aeroporto de Uberaba
SBBH - Aeroporto da Pampulha
SBGL - Aeroporto Internacional do Galeão
SBMK - Aeroporto de Montes Claros
SBRJ - Aeroporto Santos-Dumont
SBPR - Aeroporto Carlos Prates
SBCG - Aeroporto Internacional de Campo Grande
SBCR - Aeroporto Internacional de Corumbá
SBMT - Aeroporto Campo de Marte
SBPP - Aeroporto Internacional de Ponta Porã
SBSJ - Aeroporto de São José dos Campos
SBSP - Aeroporto Internacional de Congonhas
SBIL - Aeroporto de Ilhéus
SBSV - Aeroporto Internacional de Salvador
SBUF - Aeroporto Paulo Afonso

E. RESULTADO ESPERADO

Ampliar o número de aeroportos com Licença de Operação, com a finalidade de atender à legislação ambiental vigente e fazer com que as atividades operacionais sejam exercidas conforme parâmetros ambientalmente estabelecidos.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Meio Ambiente – DEME.

1. CONCEITOS BÁSICOS

1.1 - Para a consecução das etapas necessárias à obtenção da Licença de Operação, deverá ser considerado o indicado no art. 10 da Resolução nº. 237, de 19 de dezembro de 1997:

I - Definição pelo órgão ambiental competente, com a participação do empreendedor, dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida;

II - Requerimento da licença ambiental pelo empreendedor, acompanhado dos documentos, projetos e estudos ambientais pertinentes, dando-se a devida publicidade;

III - Análise pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados e a realização de vistorias técnicas, quando necessárias;

IV - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente integrante do SISNAMA, uma única vez, em decorrência da análise dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados, quando couber, podendo haver a reiteração da mesma solicitação caso os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;

V - Audiência pública, quando couber, de acordo com a regulamentação pertinente;

VI - Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, decorrentes de audiências públicas, quando couber, podendo haver reiteração da solicitação quando os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;

VII - Emissão de parecer técnico conclusivo e, quando couber, parecer jurídico;

VIII - Deferimento ou indeferimento do pedido de licença, dando-se a devida publicidade.

1.2 - Os aeroportos que deverão obter a Licença de Operação de acordo com a Resolução CONAMA nº 237/97, no período entre 2008 e 2010, estão listados na tabela 01.

Licença de Operação (LO) - autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação. (inciso III, art. 8º da Resolução CONAMA nº 237/97).

Quanto à renovação, assim disciplinou:

Art. 18. O órgão ambiental competente estabelecerá os prazos de validade de cada tipo de licença, especificando-os no respectivo documento, levando em consideração os seguintes aspectos:

(...)

III - O prazo de validade da Licença de Operação (LO) deverá considerar os planos de controle ambiental e será de, no mínimo, 4 (quatro) anos e, no máximo, 10 (dez) anos.

(...)

§ 2o O órgão ambiental competente poderá estabelecer prazos de validade específicos para a Licença de Operação (LO) de empreendimentos ou atividades que, por sua natureza e peculiaridades, estejam sujeitos a encerramento ou modificação em prazos inferiores.

§ 3o Na renovação da Licença de Operação (LO) de uma atividade ou empreendimento, o órgão ambiental competente poderá, mediante decisão motivada, aumentar ou diminuir o seu prazo de validade, após avaliação do desempenho ambiental da atividade ou empreendimento no período de vigência anterior, respeitados os limites estabelecidos no inciso III.

§ 4o A renovação da Licença de Operação (LO) de uma atividade ou empreendimento deverá ser requerida com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da expiração de seu prazo de validade, fixado na respectiva licença, ficando este automaticamente prorrogado até a manifestação definitiva do órgão ambiental competente.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Calcular a parcela de Aeroportos Licenciados pela fórmula abaixo.

$$PLO = \frac{NLO}{67} * 100$$

onde:

PLO é o percentual dos aeroportos com LO em vigor;

NLO é o número de aeroportos com LO em vigor.

3. UNIDADES DE MEDIDA

%.

4. FONTE DOS DADOS

Áreas de meio ambiente das Superintendências Regionais e Aeroportos Vinculados à Sede.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Realizar acompanhamento das datas de entrada dos requerimentos para concessão de Licença Operacional – LO nos órgãos ambientais, bem como da data de validade das LOs em vigor, observando, sempre, junto aos MBs o prazo limite para entrada do requerimento, considerando, em regra, 120 dias anteriores ao vencimento indicado na LO.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Trimestral.

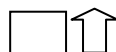
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

3. Reforço da aplicação dos princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativas e negociais.

B. INDICADOR

3.e. Índice do consumo de água.

B 1 -DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Manter o índice corporativo atingido em 2008 (36,7 litros/passageiros).

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Cada dependência terá seu indicador de consumo acompanhado, respeitadas as peculiaridades de consumo de cada região e sítio aeroportuário. Porém, a meta a ser perseguida é a do indicador de consumo per capita corporativo, composta por todos os aeroportos da Rede, ou seja, o consumo per capita corporativo deverá ser o mesmo atingido em 2008.

E. RESULTADO ESPERADO

Reduzir o consumo de água per capita nas dependências da Infraero, pela efficientização dos sistemas e pelo uso racional dos recursos hídricos, em consonância com os objetivos da Política Ambiental e contribuindo para as diretrizes da Política Nacional de Recursos Hídricos.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Meio Ambiente – DEME.

1. CONCEITOS BÁSICOS

1. **Consumo de água:** valor, em litros, lido de hidrômetros instalados no aeroporto, considerando todo o volume de água, provindo tanto da concessionária local, quanto de fontes de captação própria do aeroporto.
2. **Consumo per capita:** valor obtido da equação que relaciona o volume de água consumido no aeroporto por unidade de passageiro embarcado e desembarcado.
3. **Sistema de acompanhamento das faturas de água - GCA:** sistema a ser implantado em 2010, o qual fará parte do SmartStream, que permitirá aos aeroportos cadastrarem os valores referentes ao consumo de água e ou do tratamento dos efluentes produzidos;
4. **Índice** $\bar{C}_{HO} = \frac{V_{Hidr}}{Pax}$: índice que mede a relação entre consumo mensal de água dos aeroportos e o número total mensal de passageiros processados.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$\bar{C}_{H_2O} = \frac{V_{Hidr}}{Pax}$$

onde:

\bar{C}_{H_2O} é o consumo de água per capita;

V_{Hidr} é o consumo de água, em litros;

Pax é o número de passageiros anual.

3. UNIDADES DE MEDIDA

l/pax = litros por unidade de passageiro processado.

4. FONTE DOS DADOS

Os dados de consumo serão fornecidos pelos gestores e fiscais dos contratos de água de forma descentralizada, sendo consolidados em cada dependência, repassados às áreas de meio ambiente das Superintendências Regionais e Aeroportos Vinculados à Sede e encaminhados à DEME.

Os dados de número de passageiros são os dados divulgados pelo BIG e alimentados de forma automática via sistema GCA.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

1. Os dados referentes ao consumo de água e o número de passageiros processados serão inseridos mensalmente em banco de dados de acompanhamento de consumos de água;
2. A cada mês, os fiscais dos contratos de água nas dependências aeroportuárias e Sede preencherão os formulários com os dados referentes a cada conta de água ou da planilha de consumo (no caso de fontes de captação própria do aeroporto);
3. A DEME apoiará os aeroportos em questões técnicas relativas ao preenchimento dos dados;
4. Os dados apurados poderão ser utilizados na confecção dos novos indicadores para o consumo de água.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Os dados apurados serão registrados mensalmente no sistema e acumulados em seus totais anuais para elaboração do indicador corporativo anual.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

3. Reforço da aplicação dos princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativas e negociais.

B. INDICADOR

3.f - Dependências com coleta seletiva de lixo implantada.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

55% das dependências.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

O acompanhamento será efetuado na Sede e nos 67 aeroportos.

E. RESULTADO ESPERADO

Melhoria da imagem da Infraero, por meio da adoção de boas práticas de gestão de resíduos sólidos, contribuindo para a diminuição do volume de resíduos despejados nos lixões, aumento a vida útil dos aterros e geração de emprego e renda para as Cooperativas de Catadores de lixo reciclável.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Dependências/ Superintendência de Meio Ambiente – DEME.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Instituir a separação dos resíduos recicláveis descartados pelos órgãos e entidades da administração pública federal direta e indireta, na fonte geradora, e a sua destinação às associações e cooperativas dos catadores de materiais recicláveis.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$PACS = \frac{NACS}{67}$$

onde:

PACS é o percentual dos aeroportos com coleta seletiva;
NACS é o número de aeroportos com coleta seletiva.

3. UNIDADES DE MEDIDA

%.

4. FONTE DOS DADOS

Os dados dos volumes de resíduos coletados e passíveis de reciclagem serão fornecidos pelos gestores e fiscais de cada Aeroporto e da Sede.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- a. Os dados relativos ao número de dependências com coleta seletiva serão fornecidos pelas dependências, as quais deverão informar o atual estágio da coleta seletiva no local (tipo de contratação, instituição beneficiada, empresa prestadora do serviço, prazo de validade da autorização ou contratação).
- b. A cada mês, as áreas de meio ambiente das Superintendências Regionais e Aeroportos Vinculados à Sede preencherão os dados referentes às informações supracitadas;
- c. A DEME apoiará os aeroportos em questões técnicas relativas ao preenchimento dos dados;
- d. Os dados recebidos serão consolidados em planilha a ser encaminhada à Superintendência de Planejamento Empresarial.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Os dados apurados serão registrados mensalmente e acumulados em seus totais anuais para elaboração do indicador corporativo anual.

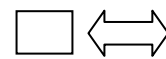
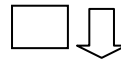
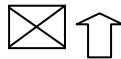
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

3. Reforço da aplicação dos princípios de Responsabilidade Social Empresaria – (RSE) nas práticas administrativas e negociais.

B. INDICADOR

3.g - Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR).

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Responder 90% dos relatos em 30 dias.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Serão monitorados todos os aeroportos (exceto os GNA's).

E. RESULTADO ESPERADO

Consolidar um canal comunicação que demonstre agilidade e efetividade nas respostas às reclamações/sugestões formuladas pelos nossos clientes.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Gerência de Ouvidoria – PROU.

1. CONCEITOS BÁSICOS

- PROU – Gerência de Ouvidoria.
- PROUVI – Sistema Informatizado de Ouvidoria.
- RA – Relato de Atendimento (manifestação do cliente inserido na ouvidoria).

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$\frac{\text{Nº de RA respondidos no prazo}}{\text{Nº total de RA do período}} \times 100$$

Nº de Relatos respondidos no prazo dividido pelo nº total de RA do período determinado.

3. UNIDADES DE MEDIDA

%.

4. FONTE DOS DADOS

PROUVI.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- A Sede realizará o acompanhamento dos relatos despachados para tratamento nos aeroportos, bem como, o encaminhamento ao cliente da carta-resposta.
- O percentual de relatos respondidos no prazo será de $\geq 90\%$, a contar do recebimento dos relatos na área de avaliação da Central de Atendimento da Ouvidoria, na Sede, até o encaminhamento da carta-resposta ao cliente.
- Os aeroportos ligados a Sede direcionarão os relatos de atendimento às áreas envolvidas, monitorando o tratamento e encaminhando a resposta para conclusão.
- As Regionais direcionarão os relatos de atendimento para aos aeroportos/áreas envolvidos, monitorando o tratamento e encaminhando a resposta para conclusão.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

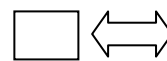
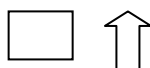
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

4. Aumento da confiança da sociedade.

B. INDICADOR

4.a - Percentual de redução em relação ao ano anterior das matérias negativas na mídia.

B1. DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Diminuição de 10% em relação à 2008.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Melhoria da imagem da Infraero na mídia com a redução do número de matérias negativas e com o aumento do número de matérias positivas.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Gerência de Imprensa – PRIP.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Citação/inserção: designa cada reportagem impressa (matéria), artigo, carta, editorial, entrevista ou carta que menciona a Infraero e seus dirigentes.

Abordagem/imagem: usa-se o *TVA (tonal value average)* para classificar o impacto das citações para a imagem da Infraero. É uma classificação numérica que varia de +3 (as mais favoráveis) até -3 (as mais desfavoráveis), passando pelo 0 (as neutras). A principal vantagem é expressar de forma numérica o tonal value global ou por segmentos, como na grande imprensa ou em um determinado estado, por exemplo.

Grande Imprensa: jornais e revistas de circulação nacional de grande influência junto à opinião pública: Folha de S. Paulo, O Estado de S. Paulo, O Globo, Jornal do Brasil e as revistas Veja, IstoÉ e Época.

Principais jornais: veículos especializados ou influentes junto a segmentos importantes do ponto de vista político e econômico: Gazeta Mercantil, Valor Econômico, Correio Braziliense, Jornal de Brasília e as revistas Exame, IstoÉ Dinheiro e Época Negócios.

Natureza: Classifica as citações de acordo com o agente do fato. Uma citação pode ser provocada pela Infraero, outros agentes atuantes no setor de aviação civil (Ministério da Defesa, Anac, cias. aéreas etc.) ou ter natureza espontânea.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO



Relatório de Gestão 2009

Do total de citações feitas sobre a Infraero no mês, calcula-se o percentual de notícias negativas para a imagem da empresa.

$$\% = \frac{\text{Total de negativas}}{\text{Total geral}} \times 100$$

3. UNIDADES DE MEDIDA

%

3. FONTE DOS DADOS

As fontes são diversas: grandes jornais e revistas do país, dos estados, além de sites, blogs e imprensa especializada.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O acompanhamento é feito mensalmente por meio de relatório de mídia.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

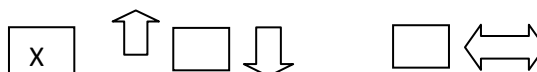
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

4 - Aumento da confiança da sociedade.

B. INDICADOR

4.b - Percentual de pessoas que voam menos de 5 vezes ao ano e que sabem quem é a Infraero.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

40%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Meta Corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Identificação e reconhecimento da Infraero e suas atribuições como parte do sistema de aviação civil.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

QPP = Quantidade de Pessoas Pesquisadas.

QPSI = Quantidade de Pessoas que sabem quem é a Infraero.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$\% = (QPSI / QPP) \times 100$

3. UNIDADES DE MEDIDA:

%

4. FONTE DOS DADOS:

Relatório e análise da Pesquisa.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Realização da Pesquisa.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

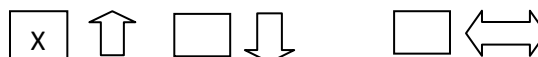
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

4 - Aumento da confiança da sociedade.

B. INDICADOR - 4.1

4.c - Percentual de pessoas que voam no mínimo 5 vezes ao ano e que sabem quem é a Infraero.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

60%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Identificação e reconhecimento da Infraero e suas atribuições como parte do sistema de aviação civil.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

QPP = Quantidade de Pessoas Pesquisadas.

QPSI = Quantidade de Pessoas Sabem quem é a Infraero.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$\% = (QPSI / QPP) \times 100$

3. UNIDADES DE MEDIDA:

%.

4. FONTE DOS DADOS:

Relatório da Pesquisa.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Realização e análise da Pesquisa.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

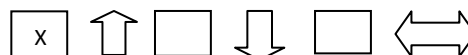
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

5: Crescimento real da receita operacional bruta em pelo menos duas vezes o percentual de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB).

B. INDICADOR

5.a -Taxa de crescimento da receita comercial.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

11,8%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para atingimento da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Atingir ao final do exercício de 2009 a receita comercial de R\$ 783,4 milhões.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Extrínsecos:

Produto Interno Bruto (PIB): representa a soma (em valores monetários) de todos os bens e serviços finais produzidos durante um período determinado (mês, trimestre, ano, etc). O PIB tem como objetivo principal mensurar a atividade econômica.

Valores nominais x valores reais: para realizar a análise e comparação de valores monetários em períodos de tempo distintos, é necessário que esses valores, antes da análise, sejam corrigidos do efeito da inflação. Esse procedimento é denominado transformação de valores “nominais” em valores “reais”.

A operacionalização desse procedimento utiliza séries de índices que possibilitam saber se a valorização nominal verificada no preço de um produto corresponde a uma valorização “real”, face a inflação existente no período considerado.

PIB nominal e PIB real: ao comparar ou analisar o comportamento do PIB de um país ao longo do tempo, é preciso diferenciar o PIB nominal do PIB real. O primeiro diz respeito ao valor do PIB calculado a preços correntes, ou seja, no período em que o produto foi produzido e comercializado; já o segundo é calculado a preços constantes, onde é escolhido um ano-base e calculado o PIB eliminando-se o efeito da inflação.

O mais indicado para uso é o PIB real, que propicia avaliações mais consistentes, levando em conta apenas as variações nas quantidades produzidas dos bens, e não nas alterações de seus preços de mercado. Para isso, faz-se uso de um deflator (índice de preços) que isola o crescimento real do produto daquele que se deu artificialmente devido ao aumento dos preços da economia (inflação).

Intrínsecos:

Receitas Comerciais: arrecadações obtidas com as concessões de áreas comerciais, instalações, equipamentos e facilidades aeroportuárias.

Taxa de crescimento da receita comercial: valor que reflete a variação percentual da receita comercial no período.

Meta corporativa: representa a taxa de crescimento da receita comercial que deve ser igual ou maior a duas vezes o percentual de crescimento do PIB no ano 2009, corporativamente, para os aeroportos da Rede INFRAERO, incluindo-se as receitas dos GNAs e da Sede.

2. FÓRMULAS E CÁLCULOS

Regra para cálculo do valor mínimo para meta:

$RC \text{ deve ser } \geq 2 \times \text{PIB real 2009} + \% \text{ de inflação } \pm 2 \text{ p.p}$

Onde:
RC = Receita Comercial
PIB = Produto Interno Bruto

$RC \geq 4,82 + 5,36 = \mathbf{10,18 \%}$

Com intervalo de variação decorrente da inflação entre 8,18% e 12,18%.

De acordo com a Proposta Orçamentária/2009 a receita comercial deverá crescer no mínimo 11,3% para cobrir o crescimento das despesas.

Diante do cenário econômico que se apresenta e como desafio de crescimento corporativo para a receita comercial será acrescido **0,5%** sobre mínimo da PO/2009, elevando-se a meta para **11,8%**.

Fórmula para apuração do indicador:

$$RC = \left(\frac{\text{Receita realizada no ano } ___ - 1 \times 100}{\text{Receita realizada no ano anterior}} \right)$$

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual (%).

4. FONTE DOS DADOS

Módulo Analyser do Sistema Smartstream – Diretoria Financeira (DFTC).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O acompanhamento terá como critério a análise e avaliação dos resultados mensais, associados aos cenários, à época, comparativamente às metas corporativas por dependência, suprimindo a Superintendência de Relações Comerciais de informações gerenciais para alimentar o processo de tomada de decisão visando ações de readequação quando necessário.

Será utilizada para acompanhamento da meta a Realização Contábil disponibilizada pela área financeira para todos os aeroportos, considerando as seguintes contas do Módulo Analyser:

412010016 - COMERCIAIS-ARRENDAMENTO AGRÍCOLA
412010027 - COMERCIAIS-ARREND.ÁREAS P/PUBLICID.
412010038 - COMERCIAIS-ARREND.UTILIZAÇÃO ÁREAS
412010049 - COMERCIAIS-COMBUS.AERON.PARTE VARIÁVEL
412010050 - COMERCIAIS-CIAS TRANSPORTES AÉREOS
412010061 - COMERCIAIS-ESTACIONAMENTO DE VEICUL
412010072 - COMERCIAIS-LOCADORAS DE AUTÓMOVEIS
412010083 - COMERCIAIS-LOJAS FRANCAS
412010094 - COMERCIAIS-OUTRAS REC.COMERCIAIS
412010107 - COMERCIAIS-REST.LANCHONETES BARES
412010118 - COMERCIAIS-UTILIZ EQUIP.FACIL.SERVI
413010034 - ARRENDAMENTO DE ÁREAS
413010089 - OUTRAS RECEITAS COMERCIAIS
412.02 - COMERCIAIS-NAVEGAÇÃO AÉREA
412.03 - TELECOMUNICAÇÕES AEROPORTUÁRIAS
412.04 - ALUGUÉIS E MANUT DE EQUIPAMENTOS
413.01 - OUTRAS RECEITAS COMERCIAIS

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual, com apuração mensal da taxa de crescimento da receita comercial.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

5: Crescimento real da receita operacional bruta em pelo menos duas vezes o percentual de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB).

B. INDICADOR

5.b - Taxa de crescimento da receita de logística de carga.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:

C. META

8,8%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências perseguirão percentuais locais para o atingimento da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Alcançar ao final do exercício de 2009, o total de **R\$ 662,4 milhões**, relativo ao crescimento esperado no Negócio de Logística de Carga.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Logística de Carga – DCLC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Tarifa de Armazenagem – tarifa devida pelo armazenamento, guarda e manuseio de carga no recinto do TECA.

Tarifa de Capatazia – tarifa devida pela movimentação e manuseio de carga no recinto do TECA.

Preço Específico – valor a ser cobrado pela utilização de serviços, equipamentos e facilidades dos terminais de logística de carga, inclusive operação de carga nacional. Dentre outros serviços, estão classificados: carregamento ou descarregamento de aeronaves, paletização ou despaletização de carga, reetiquetagem de carga, aluguel de equipamentos (empilhadeira, balança, trator etc).

Produto Interno Bruto (PIB): representa a soma (em valores monetários) de todos os bens e serviços produzidos durante um período determinado. O PIB tem como objetivo principal mensurar a atividade econômica.

Receita de Logística de Carga – arrecadações obtidas com a cobrança das tarifas de armazenagem, capatazia, bem como prestação de serviços, classificados como preço específico.

Taxa de crescimento da Receita de Logística de Carga: valor que reflete a variação percentual da Receita de Logística de Carga no período.

Meta corporativa: representa a taxa de crescimento da Receita de Logística de Carga que deve ser igual ou maior a duas vezes o percentual de crescimento do PIB no ano de 2009, corporativamente, para os Terminais de Logística de Carga da Rede Infraero.

2. FÓRMULAS E CÁLCULOS

Fórmula para apuração do indicador:

$$RLC = \left(\frac{\text{Receita realizada no ano}}{\text{Receita realizada no ano anterior}} \right) - 1 \times 100$$

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual (%).

4. FONTE DOS DADOS

Módulo analyser do Sistema Smartstream – Diretoria Financeira (DFCT).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Será utilizada para acompanhamento da meta a Realização Contábil disponibilizada pela área financeira para todos os aeroportos, considerando as seguintes contas do módulo analyser:

ARMAZENAGEM E CAPATAZIA
411070014 - DAI - FATURADA
411070025 - DAI - A VISTA
411080018 - DAPE - FATURADA
411080029 - DAPE - A VISTA
411090012 - DAE - FATURADA
411090023 - DAE - A VISTA
413010012 - ARMAZENAGEM E CAPATAZIA EXPORTAÇÃO
413010023 - ARMAZENAGEM E CAPATAZIA IMPORTAÇÃO
413010249 - TECA - DAPE
411150011 - TECA - CARGA NACIONAL FATURADA
411150022 - TECA - CARGA NACIONAL A VISTA
411160015 - TECA - INTERNAÇÃO FATURADA
411160026 - TECA - INTERNAÇÃO A VISTA
413010341 - TECA - CARGA NACIONAL

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual, com apuração mensal da taxa de crescimento da Receita de Logística de Carga.

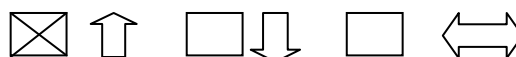
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

5: Crescimento real da receita operacional bruta em pelo menos duas vezes o percentual de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB).

B. INDICADOR

5.c - Número de aeroportos com o Sistema de Gestão de Estacionamentos (GEST) implantados.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

6 aeroportos.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Implantação do sistema GEST em SBSV, SBCT, SBEG, SBCY, SBLO e SBVT.

E. RESULTADO ESPERADO

Elevar o controle e agilizar a gestão dos estacionamentos sob responsabilidade da Infraero.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

a. **GEST** – Sistema de Gestão de Estacionamentos é o sistema desenvolvido pela Infraero para o controle operacional e financeiro do fluxo e permanência de veículos nos estacionamentos comerciais da Empresa, registrando e arquivando os dados dessa movimentação de forma segura e pelos prazos legais previstos. Durante a fase de projeto de implantação do sistema em um aeroporto, é definida a modalidade mais adequada a ser utilizada no estacionamento. São três as modalidades possíveis.

b. MODALIDADES

- i. **Informatizada:** Modalidade em que não há automação nos processos de entrada e saída de veículos, sendo o sistema operado unicamente de forma manual, por funcionários.
- ii. **Automatizada:** Nesta opção tanto o processo de entrada quanto o de saída de veículos utilizam recursos de automação, eliminando a necessidade de participação humana na passagem do veículo. Apenas o processo de cobrança – pelos caixas, é realizado manualmente, utilizando-se equipamentos computadorizados integrados ao sistema.
- iii. **Semi-automatizada:** Modalidade caracterizada pela existência de equipamentos para automação apenas do processo de entrada no estacionamento. As operações de

cobrança e de saída dos veículos são realizadas manualmente pelos operadores de caixa, instalados nas guaritas de saída ou, alternativamente, em outros pontos de caixa instalados no Aeroporto.

c. ALGUMAS CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA

- ✓ Desenvolvido e de propriedade da Infraero;
- ✓ Opera com computador compatível com o padrão IBM-PC;
- ✓ Opera na rede local da Infraero, integrando os terminais de auto-atendimento, pontos de operação e administradores a uma base de dados local única, mantida pelo próprio aeroporto;
- ✓ Permite ao administrador ou supervisor, ajustar configurações de tabelas de preços e controle das credenciais com acesso autorizado;
- ✓ Possibilita consultas e consolidações de dados sobre a movimentação financeira e operacional do sistema;
- ✓ Possibilita a realização, a qualquer tempo, de fechamentos financeiros e quantitativos dos pontos de operação, parciais ou totais;
- ✓ O sistema armazena dados dos movimentos no servidor de banco de dados para consulta imediata e em mídias magnéticas para consultas programadas.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de aeroportos.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Superintendência de Relações Comerciais – DCRC e Gerência de Gestão de Contratos – RCGC.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Relatórios de implantação do GEST.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

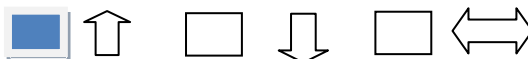
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

6. Melhoria da Produtividade da Infraero.

B. INDICADOR

6.a - Produtividade (Receita Operacional/Nº médio de empregados orgânicos e terceirizados).

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Aumentar em relação à produtividade de 2008.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências acompanharão a produtividade local para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

A melhoria da produtividade dos empregados contribuirá para o aumento da qualidade nos serviços desenvolvidos pela Infraero, tornando-a mais ágil e contribuindo para o cumprimento de sua missão.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Produtividade – Capacidade de geração de riqueza em função do número de empregados expressa pelo indicador que mede a relação entre o total de receitas operacionais geradas no exercício e o número médio de empregados orgânicos e terceirizados.

Receitas Operacionais – São aquelas geradas pelos negócios da Empresa, como também as receitas destes decorrentes. Compõem-se das receitas de: pouso e permanência, embarque, armazenagem e capatazia, navegação aérea.

Empregados orgânicos – Empregados de cada dependência que fazem parte do quadro de empregados da Infraero.

Empregados Terceirizados – Empregados por dependência, contratados para o desenvolvimento das atividades da Infraero.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Produtividade = Receita Operacional / Nº Médio de Empregados (orgânicos + terceirizados).

3. UNIDADES DE MEDIDA

R\$.

4. FONTE DOS DADOS

Para a apuração da Receita Operacional serão utilizadas as informações constantes do endereço <http://smartweb.infranet.gov.br/relatorios/gerenciais/ResultadoConsolidado>, gerado pela Diretoria Financeira; para o cálculo médio do efetivo, será usado o relatório disponível no <S:\sean17:\Publico\DA\DALC\LCCO\Mapas de Contratos>, cujas informações são provenientes do “Comparativo de Contratos por Regional/Aeroporto” disponível no Sistema de Gestão de Contratos e Orçamentos – SGO e informações do DRH sobre o quantitativo orgânico.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Após o fechamento mensal dos dados pela área financeira, e atualização do número de empregados orgânicos e terceirizados serão apurados os valores de produtividade que subsidiarão análises, estratificação e medidas de correção.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

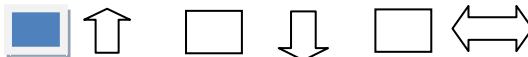
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

6. Melhoria da Produtividade da Infraero.

B. INDICADOR

6.b - Produtividade (UCT / N° médio de empregados orgânicos e terceirizados).

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Aumentar em relação à produtividade de 2008.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências acompanharão a produtividade local para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Espera-se que a melhoria na produtividade dos empregados cause um aumento de qualidade nos serviços desenvolvidos pela empresa tornando-a mais ágil e contribuindo para o cumprimento de sua missão.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Produtividade – Capacidade de geração de riqueza em função do número de empregados expressa pelo indicador que mede a relação entre o total de movimento de passageiros e cargas divididos por cem (UCT) geradas no exercício e o número médio de empregados orgânicos e terceirizados.

$UCT = \text{Passageiros} + \text{Cargas}/100.$

Unidade de Cargas de Trabalho – São aquelas geradas pela soma da movimentação de passageiros e cargas do período dividido por cem. Compõem-se do número de passageiros e cargas que efetivamente passaram por cada dependência da Empresa.

Empregados orgânicos – Empregados de cada dependência que fazem parte do quadro de empregados da Infraero.

Empregados Terceirizados – Empregados por dependência, contratados para o desenvolvimento das atividades da Infraero.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$\text{Produtividade} = UCT / \text{Número médio de Empregados (Orgânicos + Terceirizados)}.$

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Para a apuração da UCT serão utilizadas as informações constantes Portal de Dados Estatísticos, gerado pela Diretoria de Operações; para o cálculo médio do efetivo, será usado o relatório disponível no <S:\sean17:\Publico\DA\DALC\LCCO\Mapas de Contratos>, cujas informações são provenientes do “Comparativo de Contratos por Regional/Aeroporto” disponível no Sistema de Gestão de Contratos e Orçamentos – SGCO e informações do DRH sobre o quantitativo orgânico.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Após o fechamento mensal dos dados pela área de operações, e atualização do número de empregados orgânicos e terceirizados serão apurados os valores de produtividade que subsidiarão análises, estratificação e medidas de correção.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

6. Melhoria da produtividade da Infraero.

DIREÇÃO DA MELHORIA

B. INDICADOR

6.c - Despesa Operacional por passageiro e carga TECA.

↓

C. META

Despesa Operacional por passageiro e carga TECA igual ou inferior a R\$ 17,14.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

As dependências perseguirão valores individuais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Reduzir os gastos operacionais em relação a demanda de passageiros e carga TECA.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Despesa Operacional por passageiro e carga TECA: é o indicador que mensura quanto de despesa operacional da Empresa foi gasto por Unidade Carga Trabalho.

Despesas Operacionais: são aquelas necessárias à manutenção das atividades principais da Empresa e que engloba: remuneração, encargos, benefícios, materiais de consumo, serviços públicos e de terceiros, dentre outros.

Estas despesas compõem os seguintes grupos/contas contábeis: 31101 – Despesas de Pessoal, 31102 – Encargos Diretos com Pessoal (excluindo-se as contas: 311020152 – Incentivos Financeiros PDIN, 311020163 - Aviso Prévio PDIN, 311020174 – Indenização - 40% FGTS - PDIN), 31103 – Encargos Indiretos com Pessoal (excluindo-se as contas: 311030203 - PDIN - Programa de Assistência Médico Hospitalar, 311030214 - (-) PDIN - PAMHC - Participação do Trabalhador no Custo), 31104 – Material de Consumo, 31105 – Serviços Contratados e Locações, 31106 – Utilidades – Serviços Públicos e 31107 – Despesas Gerais.

UCT (passageiro e carga TECA): a Unidade de Carga de Trabalho – UCT, elemento adotado para aferição de desempenho, corresponde a um passageiro embarcado/desembarcado ou cem quilos de carga TECA.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Despesa Operacional por UCT = DO/ UCT

UCT = Demanda total de passageiros (unidade) + (Tonelagem total recebida da rede Teca (em quilos)/100)

Sendo:

DO – Despesas Operacionais.

UCT – Unidade de Carga de Trabalho

3. UNIDADE DE MEDIDA

R\$.

4. FONTE DE DADOS

Despesa Operacional: Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

Movimento de Passageiros: Publico\PR\PRPG\Informacoes_Gerenciais_Big\Ano_2009.

Tonelagem de carga: W:\Publico\DC\Logistica de Carga - DCLC\DadosGerenciais\2009 do arquivo de tonelage carga mês a mês por Teca 2009.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A despesa operacional foi definida com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva. A movimentação de passageiros e de carga foi projetada de acordo com o percentual médio de crescimento no ano.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e os dados de passageiros e carga forem disponibilizados.

Para o exercício corrente, será considerada meta corporativa cumprida quando a relação entre despesa operacional e passageiro e carga TECA atingir montante igual ou inferior a R\$ 17,14.

Para as dependências, será considerada meta cumprida quando a despesa operacional por passageiro e carga TECA for igual ou inferior aos valores da planilha anexa.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

6 - Melhoria da produtividade da Infraero.

DIREÇÃO DA MELHORIA

B. INDICADOR

6.d - Receita Operacional por passageiro e carga TECA.

↑

C. META

Receita Operacional por passageiro e carga TECA igual ou superior a R\$ 21,69.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

As dependências perseguirão valores individuais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Aumentar a arrecadação de receitas operacionais em relação a demanda de passageiros e carga TECA.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Operacional por passageiro e carga TECA: é o indicador que mensura quanto de receita operacional da Empresa foi arrecadada por Unidade Carga Trabalho.

Receitas Operacionais: são aquelas oriundas das atividades principais da Empresa e que engloba: Receitas de Pouso, Permanência, Embarque, Navegação Aérea, Armazenagem e Capatazia, Concessão de Áreas e Exploração de Serviços.

Estas receitas compõem os seguintes grupos/contas contábeis: 41101 – Pouso Doméstico, 41102 – Pouso Internacional, 41103 – Permanência Doméstica, 41104 – Permanência Internacional, 41105 – Embarque Doméstico, 41106 – Embarque Internacional, 41107 – TECA DAI, 41108 – TECA DAPE, 41109 – TECA DAE, 41115 – Carga Nacional, 41106 – Internação, 41110 – Comunicação Aux. Navegação Aérea Doméstica, 41111 – Comunicação Aux. Navegação Aérea Internacional, 41112 – Comunicação Aux. Terminal Doméstica, 41113 – Comunicação Aux. Terminal Internacional, 41201 – Comerciais Preços Específicos, 41202 – Comerciais Navegação Aérea, 41203 – Telecomunicações Aeroportuárias, 41204 – Aluguéis e Manut. de Equipamentos, 41205 – Comerciais Exploração de Serviços, 41301 – Restituições e Cancelamento de Receita, 41504001-6 – Recuperação Despesas de Água e Esgoto, 41504005-0 – Recuperação Despesas de Energia Elétrica e 41506 – Taxa de Administração Sucotap.

UCT (passageiro e carga TECA): a Unidade de Carga de Trabalho – UCT, elemento adotado para aferição de desempenho, corresponde a um passageiro embarcado/desembarcado ou cem quilos de carga TECA.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Receita Operacional por UCT = RO/ UCT

UCT = Demanda total de passageiros (unidade) + (Tonelagem total recebida da rede Teca (em quilos)/100)

Sendo:

RO – Receitas Operacionais.

UCT – Unidade de Carga de Trabalho

3. UNIDADE DE MEDIDA

R\$.

4. FONTE DE DADOS

Receita Operacional: Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

Movimento de Passageiros: Publico\PR\PRPG\Informacoes_Gerenciais_Big\Ano_2009.

Tonelagem de carga: W:\Publico\DC\Logistica de Carga - DCLC\DadosGerenciais\2009 do arquivo de tonelagem carga mês a mês por Teca 2009.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A receita operacional foi definida com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva. A movimentação de passageiros e de carga foi projetada de acordo com o percentual médio de crescimento no ano.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e os dados de passageiros e carga forem disponibilizados.

Para o exercício corrente, será considerada meta corporativa cumprida quando a relação entre receita operacional por passageiro e carga TECA atingir montante igual ou superior a R\$ 21,69.

Para as dependências, será considerada meta cumprida quando a receita operacional por passageiro e carga TECA for igual ou superior aos valores da planilha anexa.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

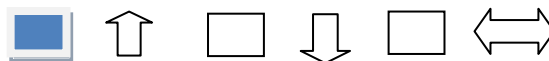
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

6 - Melhoria da produtividade da Infraero.

B. INDICADOR

6.e - Nº de aeroportos com o Sistema de Gestão da Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2008, certificados.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

04 (quatro) aeroportos.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Aeroportos: Ilhéus, Teresina, Joinville e Londrina.

E. RESULTADO ESPERADO

Aeroporto Certificado.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Sistema de Gestão da Qualidade: Ferramenta de gestão que possibilita a adoção de princípios da gestão da qualidade que estabelecem uma base sólida para a melhoria do desempenho das organizações, a saber: foco no cliente, liderança, envolvimento das pessoas, abordagem de processo, melhoria contínua, abordagem da gestão como um sistema e abordagem à tomada de decisões baseada em fatos e relações mutuamente benéficas com fornecedores.

Norma ABNT-NBR-ISO 9001:2008: Norma desenvolvida para apoiar as organizações, de todos os tipos e tamanhos, na implementação e operação de sistemas de gestão da qualidade eficaz.

Certificação: Reconhecimento, por meio de Auditoria Externa, que o Sistema de Gestão da Qualidade está implementado e mantido conforme os requisitos na Norma ABNT-NBR-ISO 9001:2008, sendo dirigido e controlado de maneira transparente e sistemática, com capacidade de identificar oportunidades de melhoria contínua.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de aeroportos certificados.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Os dados serão obtidos junto aos:

- Representantes dos Sistemas de Gestão da Qualidade.



5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- Acompanhar as condições técnicas para certificação, nos aeroportos previstos na meta 2009;
- Acompanhar as providências contratuais com o Organismo Certificador.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

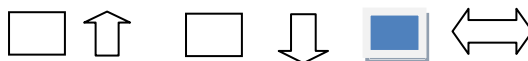
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

6 - Melhoria da produtividade da Infraero.

B. INDICADOR

6.f - Nº de aeroportos com o Sistema de Gestão da Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2008, mantidos.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

09 (nove) aeroportos.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Aeroportos: Belém, Rio Branco, Santos-Dumont, Belo Horizonte (Pampulha), João Pessoa, Maceió, Petrolina, Aracaju e Natal.

E. RESULTADO ESPERADO

Manutenção da Certificação e a continuidade da melhoria dos processos, proporcionando assim, maior valor agregado para os clientes da empresa.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Sistema de Gestão da Qualidade: Ferramenta de gestão que possibilita a adoção de princípios da gestão da qualidade que estabelecem uma base sólida para a melhoria do desempenho das organizações, a saber: foco no cliente, liderança, envolvimento das pessoas, abordagem de processo, melhoria contínua, abordagem da gestão como um sistema e abordagem à tomada de decisões baseada em fatos e relações mutuamente benéficas com fornecedores.

Norma ABNT-NBR-ISO 9001:2008: Norma desenvolvida para apoiar as organizações, de todos os tipos e tamanhos, na implementação e operação de sistemas de gestão da qualidade eficaz.

Manutenção da Certificação: Reconhecimento, por meio de Auditoria Externa, que o Sistema de Gestão da Qualidade continua implementado, conforme os requisitos da ISO 9001, sendo dirigido e controlado de maneira transparente e sistemática, com capacidade de identificar oportunidades de melhoria contínua.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de aeroportos mantidos.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Os dados serão obtidos junto aos:

- Representantes dos Sistemas de Gestão da Qualidade.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- Pelo gerenciamento do Sistema de Gestão da Qualidade e pelo acompanhamento e incremento de ações que possam resultar em melhoria contínua do SGQ;
- Acompanhar as providências contratuais com o Organismo Certificador.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

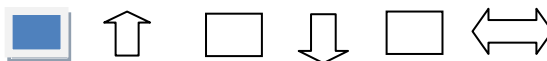
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

6 - Melhoria da produtividade da Infraero.

B. INDICADOR

6.g - Nº de aeroportos com o Sistema de Gestão da Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2008, recertificados.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Recertificar, em 2009, 19 (dezenove) aeroportos, dentre os 28 aeroportos com Certificação ISO 9001.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Aeroportos: São Luís, Guarulhos, Salvador, Porto Alegre, Manaus, Fortaleza, Florianópolis, Congonhas, Campinas, Foz do Iguaçu, Galeão, Navegantes, Recife, Vitória, Curitiba, Brasília, Cuiabá, Goiânia e Confins.

E. RESULTADO ESPERADO

Aeroporto Recertificado.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Sistema de Gestão da Qualidade: Ferramenta de gestão que possibilita a adoção de princípios da gestão da qualidade que estabelecem uma base sólida para a melhoria do desempenho das organizações, a saber: foco no cliente, liderança, envolvimento das pessoas, abordagem de processo, melhoria contínua, abordagem da gestão como um sistema e abordagem à tomada de decisões baseada em fatos e relações mutuamente benéficas com fornecedores.

Norma ABNT-NBR-ISO 9001:2008: Norma desenvolvida para apoiar as organizações, de todos os tipos e tamanhos, na implementação e operação de sistemas de gestão da qualidade eficaz.

Recertificação: Reconhecimento, por meio de Auditoria Externa, que o Sistema de Gestão da Qualidade está implementado e mantido conforme os requisitos na Norma ABNT-NBR-ISO 9001:2008, sendo dirigido e controlado de maneira transparente e sistemática, com capacidade de identificar oportunidades de melhoria contínua.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Aeroportos recertificados.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Os dados serão obtidos junto aos:



Relatório de Gestão 2009

- Representantes dos Sistemas de Gestão da Qualidade dos aeroportos a serem certificados e recertificados.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- Acompanhar as condições técnicas para recertificação, nos aeroportos previstos na meta 2009;
- Acompanhar as providências contratuais com o Organismo Certificador.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

6 - Melhoria da produtividade da Infraero.

B. INDICADOR

6.h - Número de aeroportos com sistemática de fiscalização “Boca de Caixa” implantada.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

5 aeroportos.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Implantação da sistemática de fiscalização “Boca de Caixa” nas seguintes dependências: Recife, Brasília, Manaus, Galeão e Guarulhos.

E. RESULTADO ESPERADO

Fortalecimento no controle das receitas da empresa, garantindo sua correta realização, visando eliminar possível evasão e criando um ambiente de controle e acompanhamento nas informações prestadas pelos concessionários.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Finanças – DFFI.

1. CONCEITOS BÁSICOS

A sistemática de fiscalização “Boca de Caixa” tem por objetivo aferir as informações de faturamento bruto apresentados pelos concessionários da Infraero, utilizadas para formação do preço variável, pago pela ocupação de áreas, onde há previsão contratual de repasse sobre o faturamento, bem como avaliação da qualidade operacional do negócio.

Por tratar-se de receita variável, entende-se que a fiscalização de boca de caixa constitui-se importante atividade a ser implantada nos aeroportos, na busca de salvaguardar os interesses da Infraero, coibindo possíveis perdas de receitas, bem como preservar o cumprimento da regulamentação que rege os vínculos contratuais com parceiros.

A fiscalização “Boca de Caixa” dar-se-á pelo acompanhamento, junto aos concessionários, da movimentação financeira proveniente dos serviços prestados/vendas realizadas pelos mesmos ou pela avaliação da documentação fiscal.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de aeroportos com a sistemática boca de caixa implantada.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.



4. FONTE DOS DADOS

Relatórios de implantação fornecidos pelos aeroportos.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Relatos dos aeroportos sobre o andamento das fiscalizações “Boca de Caixa” ou relatório conclusivo das fiscalizações realizadas.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

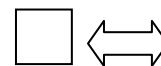
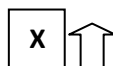
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

7 - Aumento do nível de satisfação dos passageiros, clientes-carga, pilotos, empresas aéreas, concessionários e população das áreas vizinhas dos aeroportos, buscando atingir patamares de excelência até 2012.

B. INDICADOR

7.a - Nível de satisfação dos passageiros.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Aumentar o nível de satisfação dos passageiros, tomando como parâmetro o resultado da pesquisa 2007.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Dependências: SBBE – SBBH – SBBR – SBKP – SBCG – SBFL – SBCT – SBFZ – SBGO – SBEG – SBPA – SBGL – SBRJ – SBSV – SBSL – SBSP – SBGR – SBVT – SBRF – SBMQ – SBCF – SBFI – SBNF – SBLO – SBBV – SBRB – SBPV – SBCY – SBNT – SBMO – SBPL – SBTE – SBJP – SBAR – SBIL.

E. RESULTADO ESPERADO

Aumento do nível de satisfação dos passageiros visando oferecer melhor nível de conforto e segurança para esses usuários da infraestrutura aeroportuária.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

1. CONCEITOS BÁSICOS

DOGP – Superintendência de Gestão Operacional.

PRMC – Superintendência de Marketing e Comunicação Social.

Pesquisa de Satisfação; Nota média; Nível de Satisfação.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Será feita uma avaliação geral de cada aeroporto, na qual o entrevistado fará, em termos de uma escala de notas de 1 a 10, sua avaliação sobre o aeroporto.

Para aferição do nível de satisfação dos passageiros serão avaliados os valores numéricos obtidos nas Pesquisas de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de clientes e Parceiros da Infraero de 2007 e 2009.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Pesquisa de satisfação realizada nos aeroportos pela PRMC e a base de dados da pesquisa a ser realizada em 2009.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Comparação dos dados da pesquisa realizada em 2007 com aquela a ser realizada no ano 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

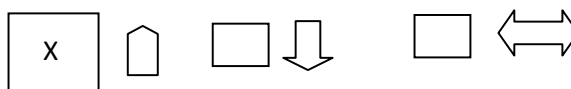
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

7 - Aumento do nível de satisfação dos passageiros, clientes-carga, pilotos, empresas aéreas, concessionários e população das áreas vizinhas dos aeroportos, buscando atingir patamares de excelência até 2012.

B. INDICADOR

7.b – Nível de satisfação das Empresas Aéreas.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Aumentar o nível de satisfação das Empresas Aéreas, tomando como parâmetro o resultado da pesquisa realizada em 2007.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

320 Pilotos de Empresas Aéreas que operam nos seguintes aeroportos: SBBE – SBBH – SBBR – SBKP – SBCG – SBFL – SBCT – SBFZ – SBGO – SBEG – SBPA – SBGL – SBRJ – SBSV – SBSL – SBSP – SBGR – SBVT – SBRF – SBMQ – SBCF – SBFI – SBNF – SBLO – SBBV – SBRB – SBPV – SBCY – SBNT – SBMO – SBPL – SBTE – SBJP – SBAR – SBIL.

E. RESULTADO ESPERADO

Aumento do nível de satisfação das Empresas Aéreas visando oferecer melhor nível de conforto e segurança para esses usuários da infraestrutura aeroportuária.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

1. CONCEITOS BÁSICOS

DOGP – Superintendência de Gestão Operacional.

PRMC – Superintendência de Marketing e Comunicação Social.

Pesquisa de Satisfação; Nota média; Nível de Satisfação.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Será feita uma avaliação geral de cada aeroporto, na qual o entrevistado fará, em termos de uma escala de notas de 1 a 10, sua avaliação sobre o aeroporto.

Para aferição do nível de satisfação das Empresas Aéreas serão avaliados os valores numéricos obtidos nas Pesquisas de Imagem Percebida.

3. UNIDADES DE MEDIDA



Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Pesquisa de satisfação realizada nos aeroportos pela PRMC e a base de dados da pesquisa a ser realizada em 2009.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Comparação dos dados da pesquisa realizada em 2009 com realizada no ano 2007.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

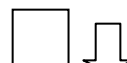
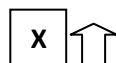
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

7. Aumento do nível de satisfação dos passageiros, clientes-carga, pilotos, empresas aéreas, concessionários e população das áreas vizinhas dos aeroportos, buscando atingir patamares de excelência até 2012.

B. INDICADOR

7.c - Nível de satisfação dos Pilotos.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Aumentar o nível de satisfação em relação à pesquisa anterior.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Conforme planilha de metas.

E. RESULTADO ESPERADO

Aumentar o nível de satisfação dos Pilotos, buscando atingir patamares de excelência até 2012.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Navegação Aérea – DONA.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Pesquisa de avaliação da imagem e satisfação dos clientes da Infraero.

População da pesquisa: Pilotos de empresas aéreas nacionais e internacionais.

Âmbito da pesquisa: 35 aeroportos.

Plano amostral: 320 pilotos.

Itens avaliados: 19.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Após a avaliação dos aspectos do atendimento da Infraero, é feita uma avaliação geral de cada Aeroporto. A pergunta é objetiva e o entrevistado é solicitado a dar, em termos de uma escala de notas de 1 a 10, sua avaliação sobre o Aeroporto.

O índice de satisfação do público Pilotos é obtido, então, através da média aritmética simples de todas as notas conferidas pelo número total de entrevistados.

3. UNIDADE DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Pesquisa de avaliação da imagem e satisfação dos clientes da Infraero – Público Pilotos (PRMC).



5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Avaliação do índice, a cada pesquisa efetuada.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

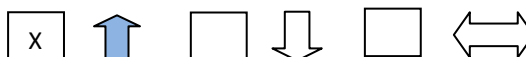
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

7 - Aumento do nível de satisfação dos passageiros, clientes-carga, pilotos, empresas aéreas, concessionários e população das áreas vizinhas dos aeroportos, buscando atingir patamares de excelência até 2012.

B. INDICADOR

7.d - Nível de satisfação dos concessionários.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Aumentar.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Cada dependência atuará corretivamente no tratamento das não-conformidades que impactarem negativamente no índice de satisfação aferido na Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de clientes e Parceiros da Infraero.

E. RESULTADO ESPERADO

Atingir patamar de excelência até 2012 constatado em Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de clientes e Parceiros da Infraero, obtendo índice de satisfação dos concessionários superior à 90%.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Concessionário: pessoa física ou jurídica signatária de contrato comercial com a Infraero.

Pesquisa: ferramenta eficaz para detectar com precisão posições e tendências de diversos segmentos sociais. É um instrumento que identifica problemas e busca soluções baseadas em dados científicos/estatísticos, garantindo melhor qualidade no planejamento e maior segurança na execução de novos projetos.

Nível de satisfação dos concessionários: indica o resultado da experiência do concessionário em sua relação com a Infraero mostrando que o desempenho ou resultado obtido atende ou não às suas expectativas.

Deve demonstrar a medida numérica resultante de dados amostrais da Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de Clientes e Parceiros da Infraero, descrevendo a amostra e estimando seus parâmetros populacionais correspondentes.

Nível de excelência: estado ou qualidade do que é excelente. É a superioridade ou o estado de ser bom no mais alto grau. A excelência é considerada como um valor e um objetivo a ser perseguido.

1.1 OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS DA PESQUISA DE IMAGEM E SATISFAÇÃO

Objetivo Geral:

Verificar o índice de concessionários satisfeitos, obtendo informações sobre a imagem percebida em relação à Infraero e sobre o nível de satisfação e insatisfação em relação a cada serviço prestado.

Objetivos Específicos:

- i. Identificar o perfil dos Concessionários;
- ii. Identificar os aspectos – atributos operacionais e de prestação dos serviços, que são os mais importantes na determinação do nível de satisfação com os serviços prestados;
- iii. Construir um indicador de qualidade baseado em aspectos comerciais da Infraero e na satisfação dos concessionários com os mesmos;
- iv. Identificar pontos fortes e fracos da área comercial da Infraero;
- v. Aferir a expectativa com relação aos serviços prestados;
- vi. Identificar a imagem da Infraero nos aspectos comerciais.

1.2 UNIVERSO DA PESQUISA

O universo da pesquisa será composto pelos concessionários das dependências aeroportuárias da Infraero, tendo como plano amostral uma parcela ou subconjunto da população de concessionários existentes em cada dependência, selecionado de acordo com o método de amostragem definido no escopo da pesquisa (por grupos ou estratos; ou aleatória simples).

1.3 METODOLOGIA

a) Tipo de Pesquisa:

- quantitativa de caráter descritivo, permitindo as seguintes análises:
 - descrição de características dos concessionários;
 - estimativa da proporção de concessionários com certa opinião e atitude.

b) Técnica de coleta de dados e forma de abordagem:

- empregar-se-á técnica de levantamento e adotar-se-á, como forma de abordagem, a entrevista pessoal dos concessionários nos respectivos endereços das empresas;
- As informações dos concessionários serão fornecidas pelas pessoas identificadas como aquelas que têm melhor/maior (gerentes/representantes/proprietários/etc.) conhecimento das relações com a Infraero.

c) Instrumento de coleta de dados da pesquisa quantitativa:

- Serão aplicados questionários estruturados não disfarçados, constituídos de perguntas abertas e fechadas, com predomínio das últimas;
- Será realizado pré-teste junto ao público-alvo da pesquisa com o objetivo de adequar o instrumento de coleta ao perfil da amostra, ao local de abordagem e aos objetivos da pesquisa.

d) Processamento dos dados:

- Será utilizado o software estatístico *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS), na versão Windows, para o tratamento dos dados.

e) População da pesquisa:

- A população objeto da pesquisa corresponderá aos concessionários, que consistem nas empresas que mantêm relacionamento comercial junto à Infraero, com a concessão de uso de áreas aeroportuárias;
- O nível de satisfação será apurado conforme o índice aferido na Pesquisa, sendo considerado:
 - Ruim: quando estiver abaixo de 75%;
 - Regular: quando estiver acima de 75% até 80%;
 - Bom: quando estiver acima de 80% até 85%;
 - Ótimo: quando estiver acima de 85% até 90%;
 - Excelente: quando estiver acima de 90%.

1.4 – AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

Para aferição do nível de satisfação dos concessionários serão avaliados os valores numéricos obtidos com a aplicação dos questionários da Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de clientes e Parceiros da Infraero, convertidos em percentuais, dos aspectos citados a seguir:

Tópico 1 – Concessão / Contrato

- Avaliação quanto ao processo de concessão;
- Percepção quanto ao preço inicial enumerado pela Infraero no edital de licitação versus o preço ofertado pelo concessionário;
- Clareza da política de rateios da Infraero.
- Avaliação quanto à localização do estabelecimento comercial no Aeroporto;
- Avaliação quanto ao fluxo de pessoas em frente ao seu estabelecimento (conversão do fluxo em vendas).

Tópico 2 – Negociação / Atuação Comercial

- Flexibilidade no momento das negociações (consideradas as limitações de ordem legal);
- Rapidez nas decisões e no tempo de resposta;
- Efetividade na solução de problemas;

- Confiança no relacionamento com os agentes comerciais da Infraero.

Tópico 3 – Atendimento

- Cordialidade dos agentes comerciais da Infraero
- Objetividade e precisão das informações;
- Horário de atendimento da área comercial da Infraero.

Tópico 4 – Infraestrutura

- Percepção quanto à adequação da sinalização comercial;
- Sistemas e instalações oferecidos pela Infraero (ar refrigerado, elétrica, hidráulica, telemática, etc.).
- Percepção quanto à ambientação favorável ao consumo.

Tópico 5 – Manutenção

- Rapidez para a solução dos problemas de manutenção;
- Qualidade dos serviços prestados.

2 FÓRMULA DE CÁLCULO

O índice de satisfação é obtido por meio do cálculo da média aritmética simples de todas as notas.

3 UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4 FONTE DOS DADOS

Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de clientes e Parceiros da Infraero, a ser realizada pela PRMC.

5 CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Comparação das pesquisas realizadas anteriormente com aquela a ser realizada no ano 2009.

6 PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

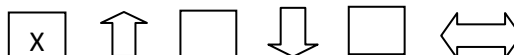
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

7 - Aumento do nível de satisfação dos passageiros, clientes-carga, pilotos, empresas aéreas, concessionários e população das áreas vizinhas dos aeroportos, buscando atingir patamares de excelência até 2012.

B. INDICADOR

7.e - Nível de satisfação dos clientes-carga.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Aumentar.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências atuarão corretivamente no tratamento das não-conformidades que impactem negativamente no índice de satisfação aferido na Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de clientes e Parceiros da Infraero.

Dependências:

SBBE	SBFL	SBKP	SBSL
SBBR	SBFZ	SBNT	SBVT
SBCF	SBGO	SBPA	SBRF
SBCT	SBGL	SBSV	
SBEG	SBGR	SBSJ	

E. RESULTADO ESPERADO

Conquistar a fidelidade dos clientes e maximizar as receitas comerciais relativas ao transporte de cargas.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Logística de Carga – DCLC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Pesquisa: ferramenta eficaz para detectar com precisão posições e tendências de diversos segmentos sociais. É um instrumento que identifica problemas e busca soluções baseadas em dados científicos/estatísticos, garantindo melhor qualidade no planejamento e maior segurança na execução de novos projetos.

Nível de satisfação do cliente-carga: indica o resultado da experiência do cliente-carga em sua relação com a Infraero mostrando que o desempenho ou resultado obtido atende ou não às suas expectativas;

Deve demonstrar a medida numérica resultante de dados amostrais da Pesquisa Nacional de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de Clientes e Parceiros da Infraero, descrevendo a amostra e estimando seus parâmetros populacionais correspondentes.

O nível de satisfação relaciona-se com a qualidade dos serviços oferecidos pelos Terminais de Carga da Infraero e pode ser medido através do conhecimento do valor dado pelos clientes àqueles serviços.

Quanto maior o valor, maior será a satisfação e maior será a probabilidade para a manutenção de um relacionamento de longo prazo (fidelidade). A fidelidade, por sua vez, leva ao aumento de receitas e à lucratividade.

Universo da Pesquisa: será composto pelos clientes-carga de dependências aeroportuárias da Infraero, tendo como plano amostral uma parcela ou subconjunto da população de clientes existentes em cada dependência, selecionado de acordo com o método de amostragem definido no escopo da pesquisa (por grupos ou estratos; ou aleatória simples).

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Para aferição do nível de satisfação dos clientes-carga serão avaliadas as notas obtidas na avaliação geral da pesquisa de 2009, comparadas com a nota da pesquisa de 2007.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de clientes e Parceiros da Infraero.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Comparação das pesquisas realizadas anteriormente com aquela a ser realizada no ano 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

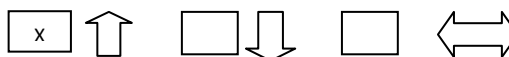
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

8 - Aumento do nível de capacitação e satisfação dos empregados buscando atingir patamares de excelência até 2012.

B. INDICADOR

8.a - Percentual de implantação das ações de capacitação previstas no Plano de Treinamento.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

85 % dos cursos corporativos e internos previstos.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Planilha de acompanhamento de cada dependência e de cada escritório da Sede.

E. RESULTADO ESPERADO

Atender todas as prioridades de treinamento da Infraero.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Recursos Humanos – DARH.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Os cursos e eventos que fazem parte do plano de treinamento visam à capacitação e ao aperfeiçoamento técnico-profissional dos empregados da Infraero e ou o desenvolvimento de suas habilidades gerenciais e comportamentais. São eventos planejados sistematicamente, dentro do enfoque didático-pedagógico.

Para o cumprimento da meta no Planejamento Empresarial serão considerados cursos: a capacitação técnica, gerencial e comportamental e os eventos previstos no Plano de Treinamento de 2009. Os programas: PCLE, PIES e Pós-graduação não serão considerados para a meta, porque sua realização não depende somente ação da DARH, uma vez que o participante poderá desistir ou trancar temporariamente sua participação no programa, bem como os cursos de mercado e os cursos do DECEA porque a gestão destes não cabe a DARH.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Percentual de ações de treinamento do plano de treinamento = número de treinamentos realizados dividido pelo número de treinamentos programados X 100.

3. UNIDADES DE MEDIDA

% (percentual).

4. FONTE DOS DADOS

Relatórios Mensais elaborados pelas Regionais e Aeroportos Vinculados à Diretoria Executiva.



5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

As Regionais e Aeroportos Vinculados à Diretoria Executiva enviarão mensalmente relatório contendo todos os cursos realizados por eles. Estes relatórios, juntamente com os da Sede, serão consolidados em uma planilha que permitirá a visualização da Empresa como um todo além de permitir o acompanhamento de localidade isoladamente.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

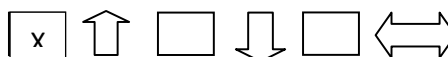
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

10 - Manutenção da operacionalidade e da segurança da infraestrutura existente.

B. INDICADOR

10.a - Número de aeroportos com os requisitos atendidos na fase de consulta preliminar do processo de Certificação Operacional (RBHA 139 -1001).

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C.META

8 Aeroportos.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

A meta aplica-se aos seguintes aeroportos: SBGO, SBVT, SBRJ, SBSP.

E – RESULTADO ESPERADO

100% de atendimento à meta.

F – AREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

1. CONCEITOS BÁSICOS

RBAC 139 – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 139 aprovado pela resolução nº 96, de 11 de maio de 2009 que trata dos procedimentos para obtenção de um Certificado Operacional do Aeroporto.

Certificação Operacional do Aeroporto – Processo complementar ao de homologação para os aeroportos que tenham embarcado e desembarcado mais de um milhão de passageiros no ano anterior ao corrente, no qual a ANAC, após as verificações de conformidade com a legislação em vigor, emite o Certificado Operacional do Aeroporto à Administração Aeroportuária Local, atestando o cumprimento dos requisitos de segurança operacional.

Solicitação Formal – Início do devido processo administrativo, por iniciativa do interessado ou de ofício, que se caracteriza pela entrega de uma cópia impressa do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) e arquivo digital em meio óptico (CD) ou memória USB flash drive (pen drive) no formato “Portable Document Format” (pdf) versão 7.0 ou superior, ou outro mediante autorização expressa da ANAC.

MOPS (Manual de Operações do Aeroporto): O MOPS é o documento exigido para a obtenção do Certificado Operacional do Aeroporto, devendo ser elaborado pela Administração Aeroportuária Local (AAL), apresentando as características físicas e condições operacionais do sítio aeroportuário, das instalações, dos serviços e equipamentos, dos procedimentos operacionais, da administração aeroportuária e do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO)

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

O Cálculo do Percentual de Requisitos Concluídos (PRC) para a fase de Solicitação Formal constitui na relação entre o número de aeroportos que realizaram os requisitos exigidos para a Fase e o número total de aeroportos que foram selecionados.

PRC = Percentual de Requisitos Concluídos
RR =Requisitos realizados
RP = Requisitos previstos

$$\text{PRC} = (\text{RR}/\text{RP}) \times 100\%$$

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Aeroportos.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Os requisitos obrigatórios na fase da Solicitação Formal, definido pelo RBAC 129, é a entrega do MOPS pela Infraero à ANAC.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

10 - Manutenção da operacionalidade e da segurança da infraestrutura existente.

B. INDICADOR

10.b. Número de Aeroportos com o Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

10 Aeroportos.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

A meta aplica-se aos seguintes aeroportos: SBGO, SBVT, SBRJ, SBSP.

E. RESULTADO ESPERADO

100% de atendimento à meta.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

1. CONCEITOS BÁSICOS

IAC 139 – 1001: Instrução de Aviação Civil nº 139-1001, aprovada pela Portaria DAC 531/DGAC de 02 de junho de 2004 e que trata da elaboração, aprovação, controle, execução e fiscalização do MOA (Manual de Operações do Aeroporto).

RBAC 139 – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 139 aprovado pela resolução nº 96, de 11 de maio de 2009 que trata dos procedimentos para obtenção de um Certificado Operacional do Aeroporto.

Avaliação da Solicitação: Avaliação pela ANAC da solicitação formal, incluindo a capacidade técnico-operacional do operador de aeródromo e o conteúdo do Manual de Operações do Aeroporto (MOPS).

MOPS (Manual de Operações do Aeroporto): O MOPS é o documento exigido para a obtenção do Certificado Operacional do Aeroporto, devendo ser elaborado pela Administração Aeroportuária Local (AAL), apresentando as características físicas e condições operacionais do sítio aeroportuário, das instalações, dos serviços e equipamentos, dos procedimentos operacionais, da administração aeroportuária e do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO).

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

O Cálculo do Percentual de Aeroportos inseridos na fase de Avaliação Formal (PMOA) constitui na relação entre o número de aeroportos que concluíram a Fase de Avaliação Formal e o número total de aeroportos selecionados.

PMOA = Percentual de Avaliação Formal

MR = Aeroportos com a fase de Avaliação da Solicitação Realizadas

MP = Aeroportos com a fase de Avaliação da Solicitação Previstas

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Aeroportos.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Os requisitos obrigatórios na fase da Avaliação da Solicitação, definido pelo RBAC 139, a serem efetuados pela Infraero e pela ANAC.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

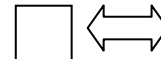
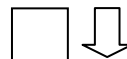
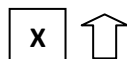
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

10 - Manutenção da operacionalidade e da segurança da infraestrutura existente.

B. INDICADOR

10.c - Número de Dependências com os requisitos do Manual do Comando da Aeronáutica (MCA 100-12) atendidos.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

6 dependências.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

SBME, SBJR, SBJV, SBCZ, SBPL, SBRJ.

E. RESULTADO ESPERADO

100% de atendimento à Meta.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Navegação Aérea – DONA.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Durante a Terceira Reunião Regional de Navegação Aérea da Região do Caribe e da América do Sul (RAN CAR/SAM-3), promovida pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), foi recomendada a aplicação de programas de garantia da qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS). O objetivo principal desses programas é estabelecer uma metodologia específica para garantir a segurança das operações e evitar a ocorrência de incidentes de tráfego aéreo que, de certo modo, comprometem a eficiência dos serviços prestados aos usuários.

O Programa deve ser implementado para permitir a adoção de medidas que, além de proporcionar uma operação segura, possa, adicionalmente, promover melhoria e aperfeiçoamento no desempenho dos órgãos ATS.

Quando, eventualmente, ocorre um incidente de tráfego aéreo, o mesmo deve ser investigado por especialistas para determinar as suas causas. Os ensinamentos obtidos devem ser aplicados prontamente na correção de procedimentos, normas e ações gerenciais, tudo voltado para a eliminação das causas da insegurança. Vale salientar que, por doutrina, constitui meta do Departamento do Controle do Espaço Aéreo (DECEA) a eliminação total das ocorrências de incidentes de tráfego aéreo, sendo qualquer quantidade ou índice de ocorrência considerado indesejável.

É importante salientar que cada Órgão ATS deve estabelecer seu próprio programa da garantia de qualidade, em consonância com as diretrizes estabelecidas MCA 100-12.

ASSESSORIA DE SEGURANÇA DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO – ASEGCEA

Órgão Central do SEGCEA, ligado diretamente ao Diretor-Geral do DECEA, que tem por atribuição o trato de assuntos relacionados à investigação, análise e prevenção de acidentes, de incidentes aeronáuticos e de incidentes de tráfego aéreo no âmbito do SISCEAB, bem como a coordenação dos procedimentos de interação com o SIPAER.

AUDITORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL

Instrumento de prevenção de incidentes de tráfego aéreo que busca identificar condições insatisfatórias ou fatores que possam afetar a segurança do controle do espaço aéreo, exclusivamente com vistas à melhoria da qualidade e à manutenção da segurança operacional.

AUDITORIA DE PROCESSO

Tipo de Auditoria de Segurança Operacional que tem como característica principal a verificação do cumprimento das normas e dos procedimentos estabelecidos para a operação de um órgão ATS.

AUDITORIA DE RESULTADO

Tipo de Auditoria de Segurança Operacional que tem como característica principal a verificação do nível de satisfação do usuário, através da avaliação dos serviços prestados.

AUDITORIA DE SISTEMA

Tipo de Auditoria de Segurança Operacional que tem como característica principal verificar se a política de segurança operacional e se a metodologia do controle de qualidade determinadas pelo DECEA estão compreendidas e implementadas.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de aeroportos com os requisitos do MCA 100-12.

3. UNIDADE DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS

Sistema de Gestão da Qualidade Informatizado – SGQI e Relatórios das Superintendências Regionais (áreas de Planejamento e Gestão e Navegação Aérea) e Cronogramas de Atividades.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Reportes trimestrais, por meio de Cronogramas de Atividades (implantação) enviados pelas Superintendências Regionais à Sede.

Realização de Pré-Auditorias da Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo e vistoria realizada pela Sede (DONA e/ou PRPG) como balizadora da implantação ou não do programa, após recebimento da informação – por parte das Superintendências Regionais, que o Programa encontra-se implantado.

Considerar-se-á implantado o Programa de Garantia da Qualidade no ATS, a partir do descrito abaixo:

- que todos os itens do Cronograma de Atividades (implantação) estejam cumpridos e;



Relatório de Gestão 2009

- que a Sede (DONA/PRPG) realize a Visita de Validação, averbando a implantação do Programa de Garantia da Qualidade bem como o cumprimento da Meta.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

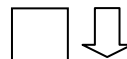
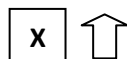
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

10 - Manutenção da operacionalidade e da segurança da infraestrutura existente.

B. INDICADOR

10.d - Número de dependências com o Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita implantado.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

35 (trinta e cinco) aeroportos.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Em 2009 o Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita será implantado nas dependências: SBMQ, SBCT, SBJP, SBKG, SBMO, SBNT, SBPL, SBTE, SBCY, SBCG, SBSP, SBBV, SBCR, SBCZ, SBSN, SBNF, SBCP, SBTT, SBPK, SBPV, SBAR, SBIZ, SBUG, SBJU, SBPP, SBMA, SBGO, SBRJ, SBBH, SBPJ, SBSL, SBRB, SBFI, SBFL, SBFZ.

E. RESULTADO ESPERADO

Implantar até dezembro de 2009 o Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita nos 35 aeroportos listados no item “D”.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Segurança Aeroportuária – DOSA.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Permeiar todos os aspectos e níveis do Sistema de Segurança da Aviação Civil, para aumentar sua confiabilidade e contribuir para implementação efetiva do PNAVSEC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, visando assegurar a eficiência e a eficácia do Programa de Segurança Aeroportuária – PSA, da Administração Aeroportuária Local –AAL e estabelecer etapas para a implantação do Programa de Controle da Qualidade da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita da Infraero, de acordo com a Instrução da Aviação Civil – IAC 107-1011 RES, de 14 de junho de 2005 e Instrução do Comando da Aeronáutica – ICA 58-53, de 30 de setembro de 2003.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de dependências como programa implantado.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade.

4. FONTE DOS DADOS



Relatórios enviados pelas Dependências aeroportuárias.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a implantação pelo Cronograma do Projeto.
No final do ano fazer a auditoria pela Sede.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO




Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

10 - Manutenção da Operacionalidade e da Segurança da Infraestrutura existente.

B. INDICADOR

10.e - Percentual de cumprimento do plano de recuperação das pistas e pátios.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:   

C. META

Cumprimento de 100% do estabelecido no Plano de Ação 2009.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

A meta será aplicada as dependências da Infraero.

E. RESULTADO ESPERADO

Realizar todos os investimentos previstos na Ação 2003 – Reforma, ampliação, manutenção e recuperação de pistas e pátios, que se refiram a recuperação das pistas e pátios, até o término de 2009.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Obras – DEOB.

1. CONCEITOS BÁSICOS

O Plano de Ação é uma ferramenta corporativa que contém o conjunto dos investimentos que deverão ser realizados dentro do exercício. Tais investimentos são programados tendo em vista o programa e a ação à qual pertencem. Para o indicador em questão os investimentos que irão garantir a consecução do plano de recuperação de pistas e pátios estão contidos na Ação 2003 – “Reforma, ampliação, manutenção e recuperação de pistas e pátios”, que por sua vez pertence ao Programa 0120 – Desenvolvimento de Aeroportos. A finalidade da Ação 2003 é alocação de investimentos nos sistemas de pistas e pátios de aeronaves, bem como dos sistemas de docagem de aeronaves, e nesse contexto as interferências relacionadas com a recuperação das pistas e pátios serão classificadas nesta ação.

1.1 – Detalhamento da Ação 2003 do Plano de Ação

Conforme mencionado acima, a Ação 2003 do Plano de Ação contempla os investimentos nos sistemas de pistas e pátios, os quais podem se referir à construção, ampliação e recuperação nos sistemas de pistas e pátios. O termo “sistema de pistas e pátios” correlaciona-se com um conjunto de equipamentos, os quais podemos citar: PPD, taxiway, acostamentos, pátios, vias de serviço, luzes de aproximação, sinalização em taludes, sinalização vertical luminosa, sinalização horizontal, sistema de iluminação de pátios, infraestrutura de área de hangares, equipamentos de rampa, etc. Para a construção do indicador em questão foram considerados os itens de investimentos do Plano

de Ação que relacionam-se, somente, com a recuperação das pistas e pátios, não sendo portanto considerados os investimentos de construção e ampliação. Além disso, os itens de investimentos considerados referem-se à recuperação da pavimentação das pistas e pátios, os quais podem ser nominados como PPD, taxiway, acostamentos, e pátios. Devido a isto, os itens de investimentos listados a seguir não compuseram a formação do indicador e deverão ser desconsiderados nas próximas apurações: 15344, 15392, 15514, 16099, 16110, 16248, 16448, 16465, 16644, 16768, 16771, 16922, 17023, 17100, 17182, 17210, 17304, 17334, 17402, 17496, 17553, 17649, 17800, 20515, 20648, 21276, 22153, 22778, 23074, 24949, 27042, 27792, 28104, 28116, 28498, 28664, 28799, 28951, 29384, 29759, 30404, 31433, 31943, 31957, 32558, 32604, 33267, 34463, 34592, 34593, 34606, 34745, 35506, 35516, 35517, 35519, 35521, 35522, 35523, 35524, 35526, 35529, 35531, 35532, 35533, 35534, 35537, 35539, 35540, 35541, 35542, 35543, 35544, 35545, 35547, 35552, 35553, 35554, 35555, 35556, 35557, 35560, 35570, 35573, 35577 e 35625. Ressalta-se que, quando da apuração mensal do indicador os novos itens inseridos na Ação 2003 do Plano de Ação 2009 deverão ser analisados para que se determine se os mesmos serão, ou não, considerados no cálculo.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Investimentos realizados / investimentos previstos X 100 = %.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

4. FONTE DOS DADOS

Gerador de relatórios do Plano de Ação (<http://10.0.17.218/Orcamento>).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização orçamentária dos investimentos relacionados com a recuperação das pistas e pátios constantes do Plano de Ação 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

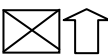

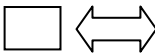
Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

10 - Manutenção da Operacionalidade e da Segurança da Infraestrutura existente.

B. INDICADOR

10.f - Índice de Disponibilidade dos Subsistemas Críticos.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:   

C. META

Melhoria de 2% no Índice de Disponibilidade de todos os subsistemas e equipamentos críticos, em relação aos valores obtidos no primeiro quadrimestre de 2009.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

A meta será aplicada a todas as dependências/unidades organizacionais da Infraero.

E. RESULTADO ESPERADO

Aumento da disponibilidade dos subsistemas e equipamentos críticos.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Manutenção – DOMN.

1. CONCEITOS BÁSICOS

1.2 - Subsistema Crítico: Conjunto de equipamentos, interligados fisicamente ou não, cuja indisponibilidade do conjunto ou de um único equipamento afeta ou impede a operacionalidade da dependência.

1.2 - Equipamento Crítico: Equipamento que em função da sua importância operacional, pode afetar ou impedir a operacionalidade da dependência.

1.3 - Disponibilidade: Capacidade de um subsistema ou equipamento de estar em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.

1.4 - Indisponibilidade: Qualquer intervenção que gere perda da capacidade de um subsistema ou equipamento de estar em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$TDisp(\%) = [1 - (TI / TDP)] \times 100$$

Onde:

TD= Índice de Disponibilidade do Subsistema Crítico

TI= Tempo de Indisponibilidade do Subsistema Crítico

TDP= Tempo de Disponibilidade previsto do Subsistema Crítico

3. UNIDADES DE MEDIDA

Porcentagem (%) em relação ao tempo de disponibilidade previsto.

4. FONTE DOS DADOS

Dependências que possuem o Sistema de Controle de Manutenção – SCOM.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Apuração do Índice de Disponibilidade dos Subsistemas e Equipamentos Críticos através de relatório gerado no SCOM, consolidado em único índice nacional.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

11 - Adequação da infraestrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.

B. INDICADOR

11.a - Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento de Aeroportos.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

100%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0120 – Desenvolvimento de Aeroportos, até o término de 2009.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Obras – DEOB.

1. CONCEITOS BÁSICOS

O Plano de Ação é uma ferramenta corporativa que contém o conjunto dos investimentos que deverão ser realizados dentro do exercício. Tais investimentos são programados e classificados segundo o programa e a ação à qual pertencem. Para o indicador em questão, os investimentos que irão garantir o desenvolvimento dos aeroportos pertencem ao Programa 0120, cujo objetivo é o estabelecimento de ações voltadas à construção de novos aeroportos, bem como a sua manutenção e melhoria; à construção, ampliação, manutenção e recuperação de pistas e pátios e terminal de passageiros, ao cumprimento das obras previstas no Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal; e à elaboração e revisão dos Planos Diretores Aeroportuários.

1.1 Detalhamento do Programa 0120 do Plano de Ação

As ações de investimento que compõem o programa são as seguintes:

- a) 2001 – Construção de Aeroportos
- b) 2002 – Reforma, ampliação e adequação de terminais de passageiros
- c) 2003 – Reforma, ampliação, manutenção e recuperação de pistas e pátios
- d) 2004 – Manutenção de Aeroportos
- e) 2005 – Programa de Aceleração do Crescimento
- f) 2006 – Elaboração de Planos Diretores

O Programa Desenvolvimento de Aeroportos concentra 69,33% dos investimentos constantes do Plano de Ação, e a maior parte desses investimentos relacionam-se com as obras do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal previsto na Ação 2005.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Investimentos realizados / investimentos previstos X 100 = %.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

4. FONTE DOS DADOS

Gerador de relatórios do Plano de Ação (<http://10.0.17.218/Orcamento>).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização orçamentária dos investimentos relacionados com o desenvolvimento dos aeroportos constantes do Plano de Ação 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

11 - Adequação da infraestrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.

B. INDICADOR

11.b - Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Navegação Aérea.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

100%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0121 – Desenvolvimento da Navegação, até o término de 2009.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Navegação Aérea – DONA.

1. CONCEITOS BÁSICOS

O Plano de Ação é uma ferramenta corporativa que contém o conjunto dos investimentos que deverão ser realizados dentro do exercício. Tais investimentos são programados e classificados segundo o programa e a ação à qual pertencem. Para o indicador em questão, os investimentos que irão garantir o desenvolvimento da navegação aérea pertencem ao Programa 0121, cujo objetivo é o estabelecimento de ações voltadas à construção, reforma, ampliação, adequação e modernização de equipamentos e módulos de navegação aérea.

1.1 Detalhamento do Programa 0121 do Plano de Ação

As ações de investimento que compõem o programa são as seguintes:

- a) 2101 – Construção de módulos de navegação aérea
- b) 2102 – Reforma, ampliação, adequação e modernização de equipamentos e módulos de navegação aérea
- c) 2105 – Reconfiguração da rede de unidades de navegação aérea

O Programa Desenvolvimento da Navegação Aérea concentra 5,32% dos investimentos constantes do Plano de Ação, e a maior parte desses investimentos está alocada na Ação 2102.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Investimentos realizados / investimentos previstos X 100 = %.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

4. FONTE DOS DADOS

Gerador de relatórios do Plano de Ação (<http://10.0.17.218/Orcamento>).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização orçamentária dos investimentos relacionados com o desenvolvimento da navegação aérea constantes do Plano de Ação 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

11 - Adequação da infraestrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.

B. INDICADOR

11.c - Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Segurança Aeroportuária.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

100%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0122 – Desenvolvimento da Segurança Aeroportuária, até o término de 2009.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Segurança Aeroportuária – DOSA.

1. CONCEITOS BÁSICOS

O Plano de Ação é uma ferramenta corporativa que contém o conjunto dos investimentos que deverão ser realizados dentro do exercício. Tais investimentos são programados e classificados segundo o programa e a ação à qual pertencem. Para o indicador em questão, os investimentos que irão garantir o desenvolvimento da segurança aeroportuária pertencem ao Programa 0122, cujo objetivo é o estabelecimento de ações voltadas à construção, reforma, ampliação, adequação e modernização de equipamentos e módulos de segurança aeroportuária e à prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos.

1.1 Detalhamento do Programa 0122 do Plano de Ação

As ações de investimento que compõem o programa são as seguintes:

- a) 2201 – Construção de módulos de segurança aeroportuária
- b) 2202 – Reforma, ampliação, adequação e modernização de módulos e equipamentos de segurança aeroportuária
- c) 2203 – Aquisição de equipamentos de segurança aeroportuária
- d) 2205 – Aquisição de carros contra incêndio

O Programa Desenvolvimento da Segurança Aeroportuária concentra 4,39% dos investimentos constantes do Plano de Ação, e a maior parte desses investimentos está alocada na Ação 2203.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO



Investimentos realizados / investimentos previstos X 100 = %.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

4. FONTE DOS DADOS

Gerador de relatórios do Plano de Ação (<http://10.0.17.218/Orcamento>).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização orçamentária dos investimentos relacionados com o desenvolvimento da segurança constantes do Plano de Ação 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

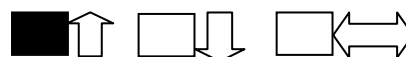
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

11 - Adequação da infraestrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.

B. INDICADOR

11.d - Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Operação Aeroportuária.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

100%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0123 – Desenvolvimento da Operação Aeroportuária até o término de 2009.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

1. CONCEITOS BÁSICOS

O Plano de Ação é uma ferramenta corporativa que contém o conjunto dos investimentos que deverão ser realizados dentro do exercício. Tais investimentos são programados e classificados segundo o programa e a ação à qual pertencem. Para o indicador em questão, os investimentos que irão garantir o desenvolvimento da operação aeroportuária pertencem ao Programa 0123, cujo objetivo é o estabelecimento de ações voltadas ao gerenciamento das operações aeroportuárias, tais como logística de operações com aeronaves e passageiros e logística da segurança operacional.

1.1 Detalhamento do Programa 0123 do Plano de Ação

As ações de investimento que compõem o programa são as seguintes:

- a) 2301 – Gerenciamento da segurança aeroportuária
- b) 2302 – Cartografia aeroportuária
- c) 2303 – Aquisição de veículos operacionais
- d) 2304 – Aquisição de sistemas e equipamentos de operações aeroportuárias
- e) 2305 – Modernização de sistemas de operações aeroportuárias
- f) 2307 – Implantação de Centros de Gestão de Aeroporto (CGA)
- g) 2308 – Implantação do Centro de Gestão da Rede (CGR)

O Programa Desenvolvimento da Operação Aeroportuária concentra 6,84% dos investimentos constantes do Plano de Ação, e a maior parte desses investimentos está alocada na Ação 2303 e refere-se à aquisição de ônibus para transporte de passageiros utilizados nas operações remotas de embarque e desembarque.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Investimentos realizados / investimentos previstos X 100 = %.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

4. FONTE DOS DADOS

Gerador de relatórios do Plano de Ação (<http://10.0.17.218/Orcamento>).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização orçamentária dos investimentos relacionados com o desenvolvimento da operação aeroportuária constantes do Plano de Ação 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

11 - Adequação da infraestrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.

B. INDICADOR

11.e - Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Logística de Carga.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

100%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0124 – Desenvolvimento da Logística de Carga até o término de 2009.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Logística de Carga – DCLC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

O Plano de Ação é uma ferramenta corporativa que contém o conjunto dos investimentos que deverão ser realizados dentro do exercício. Tais investimentos são programados e classificados segundo o programa e a ação à qual pertencem. Para o indicador em questão, os investimentos que irão garantir o desenvolvimento da logística de carga pertencem ao Programa 0124, cujo objetivo é o estabelecimento de ações voltadas à construção, manutenção e melhoria dos terminais de carga domésticos e internacionais, bem como à aquisição de equipamentos operacionais.

1.1 – Detalhamento do Programa 0124 do Plano de Ação

As ações de investimento que compõem o programa são as seguintes:

- a) 2401 – Construção de módulos de logística de carga
- b) 2402 – Reforma, ampliação, adequação e modernização de módulos e de equipamentos de logística de carga
- c) 2403 – Aquisição de equipamentos de logística de carga

O Programa Desenvolvimento da Logística de Carga concentra 4,42% dos investimentos constantes do Plano de Ação, e a maior parte desses investimentos está alocada na Ação 2403, referente à aquisição de empilhadeiras para diversos aeroportos.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Investimentos realizados / investimentos previstos X 100 = %.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

4. FONTE DOS DADOS

Gerador de relatórios do Plano de Ação (<http://10.0.17.218/Orcamento>).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização orçamentária dos investimentos relacionados com o desenvolvimento da logística de carga constantes do Plano de Ação 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

11 - Adequação da infraestrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.

B. INDICADOR

11.f - Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento Comercial e Industrial.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

100%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0125 – Desenvolvimento Comercial e Industrial até o término de 2009.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

O Plano de Ação é uma ferramenta corporativa que contém o conjunto dos investimentos que deverão ser realizados dentro do exercício. Tais investimentos são programados e classificados segundo o programa e a ação à qual pertencem. Para o indicador em questão, os investimentos que irão garantir o desenvolvimento comercial e industrial pertencem ao Programa 0125, cujo objetivo é o estabelecimento de ações voltadas ao gerenciamento da exploração comercial e industrial nos aeroportos.

1.1 Detalhamento do Programa 0125 do Plano de Ação

As ações de investimento que compõem o programa são as seguintes:

- a) 2501 – Comercialização de áreas
- b) 2502 – Gestão de estacionamento de veículos
- c) 2503 – Desenvolvimento e comercialização de publicidade
- d) 2504 – Negócios em telecomunicações

O Programa Desenvolvimento Comercial e Industrial concentra 0,34% dos investimentos constantes do Plano de Ação, e a maior parte desses investimentos está alocada na Ação 2502, com destaque para a implantação do GEST nas unidades SBCT, SBSV e SBEG.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Investimentos realizados / investimentos previstos X 100 = %.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

4. FONTE DOS DADOS

Gerador de relatórios do Plano de Ação (<http://10.0.17.218/Orcamento>).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização orçamentária dos investimentos relacionados com o desenvolvimento comercial e industrial constantes do Plano de Ação 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

11 - Adequação da infraestrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.

B. INDICADOR

11.g - Percentual de realização orçamentária do Programa Desenvolvimento da Tecnologia e Sistemas Aeroportuários.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

100%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0128 – Desenvolvimento da Tecnologia e Sistemas Aeroportuários até o término de 2009.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Tecnologia da Informação – PRTI.

1. CONCEITOS BÁSICOS

O Plano de Ação é uma ferramenta corporativa que contém o conjunto dos investimentos que deverão ser realizados dentro do exercício. Tais investimentos são programados e classificados segundo o programa e a ação à qual pertencem. Para o indicador em questão, os investimentos que irão garantir o desenvolvimento da tecnologia da informação pertencem ao Programa 0128, cujo objetivo é o estabelecimento de ações voltadas ao desenvolvimento, gerenciamento, modernização e manutenção dos sistemas aeroportuários e administrativos, bem como a atualização tecnológica destes.

1.1 – Detalhamento do Programa 0128 do Plano de Ação

As ações de investimento que compõem o programa são as seguintes:

- e) 2801 – Simulação aeroportuária
- f) 2802 – Desenvolvimento de tecnologia e sistemas aeroportuários e administrativos
- g) 2804 – Aquisição de equipamentos para sistemas aeroportuários e administrativos
- h) 2805 – Modernização de sistemas aeroportuários e administrativos

O Programa Desenvolvimento da Tecnologia e Sistemas Aeroportuários concentra 4,10% dos investimentos constantes do Plano de Ação, e a maior parte desses investimentos está alocada na Ação 2804.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Investimentos realizados / investimentos previstos X 100 = %.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

4. FONTE DOS DADOS

Gerador de relatórios do Plano de Ação (<http://10.0.17.218/Orcamento>).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização orçamentária dos investimentos relacionados com o desenvolvimento da tecnologia da informação constantes do Plano de Ação 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

11 - Adequação da infraestrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.

B. INDICADOR

11.h - Percentual de realização orçamentária do Programa Gestão Ambiental.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

100%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0130 – Desenvolvimento da Gestão Ambiental até o término de 2009.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.

1. CONCEITOS BÁSICOS

O Plano de Ação é uma ferramenta corporativa que contém o conjunto dos investimentos que deverão ser realizados dentro do exercício. Tais investimentos são programados e classificados segundo o programa e a ação à qual pertencem. Para o indicador em questão, os investimentos que irão garantir o desenvolvimento de ações relacionadas com o meio ambiente pertencem ao Programa 0130, cujo objetivo é o estabelecimento de ações voltadas ao gerenciamento do desenvolvimento aeroportuário com o meio ambiente, bem como a utilização de recursos energéticos.

1.1 Detalhamento do Programa 0130 do Plano de Ação

As ações de investimento que compõem o programa são as seguintes:

- a) 3001 – Licenciamento ambiental
- b) 3002 – Gerenciamento de resíduos sólidos
- c) 3003 – Gerenciamento de recursos hídricos
- d) 3004 – Conservação do solo
- e) 3005 – Gestão de riscos ambientais
- f) 3006 – Ruído aeronáutico
- g) 3007 – Avifauna
- h) 3008 – Conservação de energia elétrica
- i) 3009 – Eficiência no consumo de combustíveis

O Programa Desenvolvimento da Tecnologia e Sistemas Aeroportuários concentra 2,96% dos investimentos constantes do Plano de Ação, e a maior parte desses investimentos está alocada na Ação 3005.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Investimentos realizados / investimentos previstos X 100 = %.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

4. FONTE DOS DADOS

Gerador de relatórios do Plano de Ação (<http://10.0.17.218/Orcamento>).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização orçamentária dos investimentos relacionados com a gestão ambiental constantes do Plano de Ação 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

11 - Adequação da infraestrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.

B. INDICADOR

11.i - Percentual de realização orçamentária do Programa Apoio Administrativo.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

100%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Realizar todos os investimentos previstos no Programa 0200 – Apoio Administrativo até o término de 2009.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Administração Geral – DAAG.

1. CONCEITOS BÁSICOS

O Plano de Ação é uma ferramenta corporativa que contém o conjunto dos investimentos que deverão ser realizados dentro do exercício. Tais investimentos são programados e classificados segundo o programa e a ação à qual pertencem. Para o indicador em questão, os investimentos que irão garantir o apoio administrativo à infraestrutura aeroportuária pertencem ao Programa 0200, cujo objetivo é o estabelecimento de ações voltadas ao apoio administrativo das dependências, no que se refere ao material permanente.

1.1 Detalhamento do Programa 0200 do Plano de Ação

As ações de investimento que compõem o programa são as seguintes:

- j) 0001 – Administração da dependência – material permanente de administração
- a) 0003 – Administração da dependência – material permanente de informática
- b) 0004 – Administração da dependência – material permanente de manutenção

O Programa Apoio Administrativo concentra 0,55% dos investimentos constantes do Plano de Ação, e a maior parte desses investimentos está alocada na Ação 0001.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Investimentos realizados / investimentos previstos X 100 = %.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.



4. FONTE DOS DADOS

Gerador de relatórios do Plano de Ação (<http://10.0.17.218/Orcamento>).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização orçamentária dos investimentos relacionados com o apoio administrativo constantes do Plano de Ação 2009.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

11 - Adequação da infraestrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.

B. INDICADOR

11.j - Percentual de realização dos investimentos previstos no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

100%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Realizar todos os investimentos previstos na Ação 2005 do Plano de Ação.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Obras – DEOB.

1. CONCEITOS BÁSICOS

O Plano de Ação é uma ferramenta corporativa que contém o conjunto dos investimentos que deverão ser realizados dentro do exercício. Tais investimentos são programados e classificados segundo o programa e a ação à qual pertencem. Para o indicador em questão, os investimentos que irão garantir o cumprimento do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal pertencem à Ação 2005, cuja finalidade é a realização de investimentos em infraestrutura previstos no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.

A ação 2005 concentra 34,37% dos investimentos constantes do Plano de Ação, com destaque para as seguintes unidades:

- a) SBGL – conclusão das obras do TPS2
- b) SBNT – novo complexo aeroportuário de Natal-RN
- c) SBGR – revitalização do sistema de pistas e pátios
- d) SBKP – ações de desapropriação para a construção da 2ª pista
- e) SBCY – conclusão da reforma e ampliação do TPS

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Investimentos realizados / investimentos previstos X 100 = %.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.



4. FONTE DOS DADOS

Gerador de relatórios do Plano de Ação (<http://10.0.17.218/Orcamento>).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização orçamentária dos investimentos constantes da Ação 2005.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

DIREÇÃO DA MELHORIA

B. INDICADOR

13.a - Margem Operacional.

↑

C. META

Margem Operacional igual ou superior a 21,0%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Mantem o nível de gastos compatível com a arrecadação de receitas.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Margem Operacional: o indicador serve para medir a eficiência das operações da atividade fim da empresa, permitindo avaliar a viabilidade do negócio da empresa, medindo a porcentagem de lucro operacional obtido em cada unidade monetária de receita.

Receitas Operacionais: são aquelas oriundas das atividades principais da Empresa e que engloba: Receitas de Pouso, Permanência, Embarque, Navegação Aérea, Armazenagem e Capatazia, Concessão de Áreas e Exploração de Serviços.

Estas receitas compõem os seguintes grupos/contas contábeis: 41101 – Pouso Doméstico, 41102 – Pouso Internacional, 41103 – Permanência Doméstica, 41104 – Permanência Internacional, 41105 – Embarque Doméstico, 41106 – Embarque Internacional, 41107 – TECA DAI, 41108 – TECA DAPE, 41109 – TECA DAE, 41115 – Carga Nacional, 41106 - Internação, 41110 – Comunicação Aux. Navegação Aérea Doméstica, 41111 – Comunicação Aux. Navegação Aérea Internacional, 41112 – Comunicação Aux. Terminal Doméstica, 41113 – Comunicação Aux. Terminal Internacional, 41201 – Comerciais Preços Específicos, 41202 – Comerciais Navegação Aérea, 41203 – Telecomunicações Aeroportuárias, 41204 – Aluguéis e Manut. de Equipamentos, 41205 – Comerciais Exploração de Serviços, 41301 – Restituições e Cancelamento de Receita, 41504001-6 – Recuperação Despesas de Água e Esgoto, 41504005-0 – Recuperação Despesas de Energia Elétrica e 41506 – Taxa de Administração Sucotap.

Despesas Operacionais: são aquelas necessárias à manutenção das atividades principais da Empresa e que engloba: remuneração, encargos, benefícios, materiais de consumo, serviços públicos e de terceiros, dentre outros.

Estas despesas compõem os seguintes grupos/contas contábeis: 31101 - Despesas de Pessoal, 31102 - Encargos Diretos com Pessoal (excluindo-se as contas: 311020152 - Incentivos Financeiros PDIN, 311020163 - Aviso Prévio PDIN, 311020174 - Indenização - 40% FGTS - PDIN), 31103 - Encargos Indiretos com Pessoal (excluindo-se as contas: 311030203 - PDIN - Programa de Assistência Médico Hospitalar, 311030214 - (-) PDIN - PAMHC - Participação do Trabalhador no

Custo), 31104 - Material de Consumo, 31105 - Serviços Contratados e Locações, 31106 - Utilidades - Serviços Públicos e 31107 - Despesas Gerais.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Margem Operacional = $(RO - DO)/RO$

Sendo:

RO – Receita Operacional;

DO – Despesa Operacional;

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A despesa e a receita operacional de 2009 foram definidas com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído.

Para o exercício corrente, será considerada meta cumprida quando a margem operacional atingir percentual igual ou superior a 21,0%.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

13.b - Retorno sobre Patrimônio Líquido.

DIREÇÃO DA MELHORIA

↑

C. META

Retorno sobre Patrimônio Líquido igual ou superior a 39,9%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Meta Corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Controlar a rentabilidade do capital investido.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Lucro Operacional: é o resultado alcançado pela Empresa em relação às suas atividades empresariais recorrentes quais sejam: pouso e permanência de aeronaves, embarque de passageiros, navegação aérea, concessão de áreas, armazenagem e capatazia, exploração de serviços, além dos resultados financeiros e eventuais. O Lucro Operacional é resultado das Receitas Operacionais (RO) mais ou menos as Demais Receitas/Despesas Operacionais (DRDO) menos as Despesas Operacionais (DO).

Patrimônio Líquido: representa os valores que os acionistas têm na empresa em determinado momento. É composto pelo Capital Social (CS), as Reservas de Capital (RC), as Reservas de Lucros (RL) e pelo Lucros/Prejuízos Acumulados (LA).

Retorno Sobre o Patrimônio Líquido: é o indicador que mede a rentabilidade de retorno do capital investido. É obtido pela relação entre o Lucro Operacional do ano corrente pelo Patrimônio Líquido do exercício anterior.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$RSPL = (LOB / PLA) \times 100$$

Sendo:

RSPL – Retorno Sobre o Patrimônio Líquido;

LOB – Lucro Operacional Bruto;

PLA – Patrimônio Líquido do ano anterior.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O Retorno Sobre o Patrimônio Líquido foi estabelecido com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico assim que o encerramento do exercício de 2009 for concluído, por se tratar de índice anual. Mensalmente será realizada verificação do indicador para identificar eventuais distorções.

Será considerada meta cumprida quando o RSPL atingir um percentual igual ou superior a 39,9%.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

13.c - EBITDA (R\$ Milhões).

DIREÇÃO DA MELHORIA

↑

C. META

EBITDA igual ou superior a R\$ 616,9 milhões.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Meta Corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Garantir a auto-suficiência de caixa da Infraero.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

EBITDA: O EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization da Infraero) é um indicador que mede o desempenho dos ativos operacionais, a fim de avaliar a capacidade de geração de recursos próprios da empresa em um determinado período.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$EBITDA = (LLE + OBU + Depr + Imp + Prov - RF)$

Sendo:

EBITDA – EBITDA da INFRAERO;

LLE – Lucro Líquido do Exercício;

OBU – Obras em Bens da União;

Depr – Depreciação;

Imp – Impostos;

Prov – Provisões;

RF – Resultado Financeiro (Receita Financeira – Despesa Financeira).

3. UNIDADE DE MEDIDA

R\$ Milhões.

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O EBITDA foi definido com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva. Tal meta foi estabelecida a partir de uma análise da capacidade de realização da Infraero, a fim de assegurar o retorno produzido pelos ativos no caixa da Empresa e garantir os investimentos previstos.



Relatório de Gestão 2009

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído.

Será considerada meta cumprida quando o valor do EBITDA da empresa atingir um montante igual ou superior a R\$ 616,9 milhões.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

13. d - Percentual de redução dos Custos Indiretos e Despesas Administrativas da Sede em relação à Receita Líquida referente a 2008.

DIREÇÃO DA MELHORIA



C. META

1,2%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Meta corporative (Sede).

E. RESULTADO ESPERADO

Redução da participação dos custos indiretos e despesas administrativas da Sede.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida: é o resultado alcançado pela Empresa através de suas atividades empresariais recorrentes quais sejam: pouso e permanência de aeronaves, embarque de passageiros, navegação aérea, concessão de áreas, armazenagem e capatazia, exploração de serviços, além dos resultados financeiros e eventuais, já inclusa as deduções de impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP) e possíveis restituições e cancelamento de receitas que venham ocorrer dentro do período. Para efeito de cálculo desta meta, as Receitas Financeiras não serão consideradas.

Custos Indiretos: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Despesas Administrativas da Sede: são os gastos administrativos incorridos na Sede, necessários ao funcionamento da empresa e não ligados diretamente às atividades principais desta.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115, 41301 e 41601 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Pemanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos.

Relação CI/DS sobre RL: é o indicador que mede a relação entre o total dos custos indiretos e das Despesas Administrativas da Sede com a Receita Líquida da Empresa. Este indicador representa em termos percentuais à parcela da Receita Líquida que será destinada a realização dos gastos indiretos e administrativos.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Percentual de redução CI/DS sobre RL = $\left(\left(\frac{CI+DS}{RL} \right) \times 100 \right) - (\text{Relação CI/DS sobre RL de 2008})$

Sendo:

Relação CI/DS sobre RL – Relação entre os Custos Indiretos e Despesas Administrativas da Sede sobre a Receita Líquida;

CI – Custos Indiretos;

DS – Despesas Administrativas da Sede;

RL – Receita Líquida.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A relação CI/DS sobre RL foi estabelecida com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva.

Das premissas utilizadas para o cálculo da relação CI/DS sobre RL foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

Será considerada meta cumprida quando o percentual da relação CI/DS sobre RL de 2009 em relação a 2008 for igual ou superior a 1,2%.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

13.e - Percentual de redução dos Custos Indiretos do aeroporto em relação à sua Receita Líquida referente a 2008.

**DIREÇÃO DA
MELHORIA**

↑

C. META

0,4%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para alcance da meta corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Redução da participação dos custos indiretos no aeroporto.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida: é o resultado alcançado pela Empresa através de suas atividades empresariais recorrentes quais sejam: pouso e permanência de aeronaves, embarque de passageiros, navegação aérea, concessão de áreas, armazenagem e capatazia, exploração de serviços, além dos resultados financeiros e eventuais, já inclusa as deduções de impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP) e possíveis restituições e cancelamento de receitas que venham ocorrer dentro do período. Para efeito de cálculo desta meta, as Receitas Financeiras não serão consideradas.

Custos Indiretos: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115, 41301 e 41601 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos.

Relação CI sobre RL: é o indicador que mede a relação entre a total dos custos indiretos dos aeroportos com a Receita Líquida da Empresa. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida que será destinada a realização dos gastos indiretos.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Percentual de redução CI sobre RL = $((CI/RL) \times 100) - (\text{Relação CI sobre RL de 2008})$

Sendo:

Relação CI sobre RL – Relação entre os Custos Indiretos dos aeroportos sobre a Receita Líquida;

CI – Custos Indiretos dos aeroportos;

RL – Receita Líquida.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A relação CI sobre RL foi estabelecida com base com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva.

Das premissas utilizadas para o cálculo da relação CI sobre RL foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente à PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

Será considerada meta cumprida quando o percentual da relação CI sobre RL de 2009 em relação a 2008 for igual ou superior a 0,4% para cada aeroporto.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

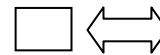
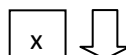
A. OBJETIVO ESTRATÉGICO OU PROCESSO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

13.f - Percentual da inadimplência.

B.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



C. META

Índice máximo de 2% de inadimplência

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Serão avaliados os aeroportos de classificação comercial de 1 a 3.

E. RESULTADO ESPERADO

Redução substancial do nível de inadimplência contribuindo para um melhor gerenciamento dos negócios da Empresa.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO E/OU PROCESSO

Superintendência de Finanças – DFFI.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Avaliar todas as receitas cuja ação de cobrança seja de responsabilidade direta do Aeroporto.

Serão avaliados os Aeroportos de Classificação Comercial de 1 a 3.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

2.1) 1º Cálculo:

(+) valor faturado

(-) valor a vencer

(=) valor considerado

2.2) 2º Cálculo do índice de inadimplência:

$((\text{valor a receber} - \text{valor encaminhado a jurídica}) / (\text{valor considerado})) * 100$

3. UNIDADES DE MEDIDA



% - percentual.

4. FONTE DOS DADOS

Sistemas SmartStream – Módulo de Contas a receber (SS:AR).

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O acompanhamento é realizado por meio, da emissão mensal, de relatórios de avaliação da realização das receitas.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

13.g - Margem Líquida dos Segmentos de Negócio
Comercialização de Áreas.

DIREÇÃO DA MELHORIA

↑

C. META

82,9%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Meta Corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Controle da margem de Comercialização de Áreas.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

CMA: Negócio Comercialização de Áreas.

Receita Líquida CMA: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Comercialização de Áreas deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP). A Receita Líquida CMA compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41201 – Preços Específicos, 413020038 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030032 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados CMA: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, a Comercialização de Áreas. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados CMA: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, a Comercialização de Áreas e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços. Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115, 41301 e 41601 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido CMA: é o resultado alcançado pela atividade de Comercialização de Áreas. O Lucro Líquido CMA corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de CMA.

Margem Líquida do Negócio CMA: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido CMA e a Receita Líquida CMA. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida CMA que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$MN - CMA = (LL - CMA / RL - CMA) \times 100$

Sendo:

MN - CMA – Margem líquida de negócio da atividade de Comercialização de Áreas;

LL - CMA – Lucro Líquido da atividade de Comercialização de Áreas;

RL - CMA – Receita Líquida da atividade de Comercialização de Áreas.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio CMA foi estabelecida com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva e na projeção de capacidade de realização de cada negócio.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

Será considerada meta cumprida quando a Margem Líquida do negócio CMA atingir percentual igual ou maior que 82,9%.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

13.h - Margem Líquida dos Segmentos de Negócio Estacionamento de Veículos.

DIREÇÃO DA MELHORIA

↑

C. META

79,1%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Meta Corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Estacionamento de Veículos.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

EST: Negócio Estacionamento de Veículos.

Receita Líquida EST: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais com Estacionamento de Veículos - Explorado deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida EST compõe-se das seguintes contas contábeis: 412010061- Comerciais Estacionamento de Veículos, 412050045 – Estacionamento de Veículos Explorado, 413020038 e 413020243 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030032 e 413030247 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados EST: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, o Estacionamento de Veículos - Explorado. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados EST: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, o Estacionamento de Veículos e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115, 41301 e 41601 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido do Negócio EST: é o resultado alcançado pela atividade de Estacionamento de Veículos. O Lucro Líquido EST corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos

diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de Estacionamento de Veículos.

Margem Líquida do Negócio EST: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido EST e a Receita Líquida EST. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida EST que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$MN - EST = (LL - EST / RL - EST) \times 100$$

Sendo:

MN - EST – Margem Líquida de Negócio da atividade de Estacionamento de Veículos;

LL - EST – Lucro Líquido da atividade de Estacionamento de Veículos;

RL - EST – Receita Líquida da atividade de Estacionamento de Veículos.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio EST foi estabelecida com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva e na projeção de capacidade de realização de cada negócio.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

Será considerada meta cumprida quando a Margem Líquida do Negócio EST atingir percentual igual ou superior a 79,1%.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

13.i - Margem Líquida dos Segmentos de Negócio Logística de Carga Internacional.

DIREÇÃO DA MELHORIA



C. META

Margem Líquida LCI igual ou superior a 46,8%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Meta Corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Logística de Carga Internacional.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

LCI: Negócio Logística de Carga Internacional.

Receita Líquida LCI: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Logística de Carga Internacional deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida LCI compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41107 – TECA DAI, 41109 – TECA DAE, 413020016 a 413020027 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030010 a 413030021 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados LCI: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, a Logística de Carga Internacional. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados LCI: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, a Logística de Carga Internacional e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115, 41301 e 41301 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido do Negócio LCI: é o resultado alcançado pela atividade de Logística de Carga Internacional. O Lucro Líquido LCI corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de LCI.

Margem Líquida do Negócio LCI: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido LCI e a Receita Líquida LCI. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida LCI que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$MN - LCI = (LL - LCI / RL - LCI) \times 100$$

Sendo:

MN - LCI – Margem Líquida de Negócio da atividade de Logística de Carga Internacional;

LL - LCI – Lucro Líquido da atividade de Logística de Carga Internacional;

RL - LCI – Receita Líquida da atividade de Logística de Carga Internacional.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio LCI foi estabelecida com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva e na projeção de capacidade de realização de cada negócio.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

Será considerada meta cumprida quando a Margem Líquida do Negócio LCI atingir percentual igual ou superior a 46,8%.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

13.j - Margem Líquida dos Segmentos de Negócio Logística de Operações com Aeronaves. ↑

DIREÇÃO DA MELHORIA

C. META

- 20,3%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Meta Corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Logística de Operações de Aeronaves.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

LOA: Negócio Logística de Operações com Aeronaves.

Receita Líquida LOA: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Logística de Operações com Aeronaves deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida LOA compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41101 – Pouso Doméstico, 41102 – Pouso Internacional, 41103 – Permanência Doméstica, 41104 – Permanência Internacional, 412010049 – Comerciais Combust. Aeronaves Parte Variável, 413020061 a 413020094 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030065 a 413030098 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados LOA: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, a Logística para Operações com Aeronaves. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados LOA: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, a Logística para Operações com Aeronaves e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115, 41301 e 41301 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido do Negócio LOA: é o resultado alcançado pela atividade de Logística para Operações com Aeronaves. O Lucro Líquido LOA corresponderá à diferença entre a Receita

Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de LOA.

Margem Líquida do Negócio LOA: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido LOA e a Receita Líquida LOA. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida LOA que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$MN - LOA = (LL - LOA / RL - LOA) \times 100$$

Sendo:

MN - LOA – Margem Líquida do negócio da atividade de Logística para Operações com Aeronaves;

LL - LOA – Lucro líquido da atividade de Logística para Operações com Aeronaves;

RL - LOA – Receita Líquida da atividade de Logística para Operações com Aeronaves.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio LOA foi estabelecida com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva e na projeção de capacidade de realização de cada negócio.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

Será considerada meta cumprida quando a Margem Líquida do Negócio LOA atingir percentual igual ou superior a -20,3%.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

13.k - Margem Líquida dos Segmentos de Negócio Logística de Operações com Passageiros. ↑

DIREÇÃO DA MELHORIA

C. META

1,8%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Meta Corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Logística de Operações de Passageiros.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

LOP: Negócio Logística de Operações com Passageiros.

Receita Líquida LOP: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Logística de Operações com Passageiros deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida LOP compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41105 – Embarque Doméstico, 41106 – Embarque Internacional, 412010050 – Comerciais – CIAS Transportes Aéreos, 413020049 e 413020050 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030043 a 413030054 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados LOP: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, a Logística para Operações com Passageiros. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados LOP: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, a Logística para Operações com Passageiros e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115,41301 e 41301 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido LOP: é o resultado alcançado pela atividade de Logística para Operações com Passageiros. O Lucro Líquido LOP corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de LOP.

Margem Líquida do Negócio LOP: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido LOP e a Receita Líquida LOP. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida LOP que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$MN - LOP = (LL - LOP / RL - LOP) \times 100$$

Sendo:

MN - LOP – Margem líquida de negócio da atividade de Logística para Operações com Passageiros;

LL - LOP – Lucro Líquido da atividade de Logística para Operações com Passageiros;

RL - LOP – Receita Líquida da atividade de Logística para Operações com Passageiros.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio LOP foi estabelecida com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva e na projeção de capacidade de realização de cada negócio.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

Será considerada meta cumprida quando a Margem Líquida do negócio LOP atingir percentual igual ou superior a 1,8%.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

13 - Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

DIREÇÃO DA MELHORIA

13.1 - Margem Líquida dos Segmentos de Negócio Navegação Aérea. ↑

C. META

-1,7%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Meta Corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

CNA: Negócio Navegação Aérea.

Receita Líquida CNA: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida CNA compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41110 – Comunicação e Auxílio à Navegação Aérea Doméstica, 41111 – Comunicação e Auxílio à Navegação Aérea Internacional, 41112 – Comunicação e Auxílio ao Terminal Doméstica, 41113 – Comunicação e Auxílio ao Terminal Internacional, 413020011 a 413020141 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030112 a 413030145 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados CNA: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, o Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados CNA: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, o Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115, 41301 e 41301 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido do Negócio CNA: é o resultado alcançado pela atividade de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea. O Lucro Líquido CNA corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de CNA.

Margem Líquida do Negócio CNA: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido CNA e a Receita Líquida CNA. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida CNA que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$MN - CNA = (LL - CNA / RL - CNA) \times 100$$

Sendo:

MN - CNA – Margem Líquida do negócio da atividade de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea;

LL - CNA – Lucro líquido da atividade de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea;

RL - CNA – Receita Líquida da atividade de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio CNA foi estabelecida com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva e na projeção de capacidade de realização de cada negócio.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

Será considerada meta cumprida quando a Margem Líquida do Negócio CNA atingir percentual igual ou superior a -1,7%.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

A. OBJETIVO ESTRATÉGICO

Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio com base na melhoria da qualidade do gasto.

B. INDICADOR

13.m - Margem Líquida dos Segmentos de Negócio Telecomunicações.

DIREÇÃO DA MELHORIA

↑

C. META

33,8%.

D. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Meta Corporativa.

E. RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio de Telecomunicações Aeroportuárias.

F. ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

TEL: Negócio Telecomunicações.

Receita Líquida TEL: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Telecomunicações Aeroportuárias deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida TEL compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41203 – Telecomunicações Aeroportuárias, 413020196 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030190 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados TEL: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, Telecomunicações Aeroportuárias. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados TEL: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, Telecomunicações Aeroportuárias e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115, 41301 e 41601 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos.

Lucro Líquido do Negócio TEL: é o resultado alcançado pela atividade de Telecomunicações Aeroportuárias. O Lucro Líquido TEL corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de TEL.

Margem Líquida do Negócio TEL: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido TEL e a Receita Líquida TEL. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida TEL que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$MN - TEL = (LL - TEL / RL - TEL) \times 100$$

Sendo:

MN - TEL – Margem Líquida de Negócio de Telecomunicações Aeroportuárias;

LL - TEL – Lucro Líquido da atividade de Telecomunicações Aeroportuárias;

RL - TEL – Receita Líquida da atividade de Telecomunicações Aeroportuárias.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. FONTE DE DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio TEL estabelecida com base no Plano de Ação 2009 aprovado pela Diretoria Executiva e na projeção de capacidade de realização de cada negócio e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

Será considerada meta cumprida quando a Margem Líquida do Negócio LCI atingir percentual igual ou superior a 33,8%.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

ANEXO II: Quadro Demonstrativo dos Contratos de Terceirização de Mão-de-Obra

Nat.	Contrato	Empresa contratada	Vigência do Contrato		Sit.
			Início	Fim	
O	CC0001-SF/2003/0014	00.394.429/0013-44	01/04/2003	01/04/2013	P
O	CC0001-SM/2009/0017	00.028.986/0001-08	02/02/2009	01/02/2010	A
O	CV0001-CI/2006/0025	02.963.980/0001-53	01/07/2006	30/06/2010	P
O	CV0001-CI/2007/0030	02.603.612/0001-02	01/02/2007	31/01/2010	P
O	CV0001-CI/2008/0022	05.485.613/0001-80	01/04/2008	31/03/2013	P
O	CV0001-CI/2008/0029	63.592.323/0001-31	01/07/2008	30/06/2010	P
O	CV0001-CI/2008/0033	00.394.429/0035-50	01/01/2008	01/01/2011	P
O	CV0001-CI/2008/0057	00.394.429/0035-50	01/01/2008	01/01/2011	P
O	CV0001-CI/2008/0149	00.394.429/0035-50	01/01/2008	01/01/2011	P
O	CV0001-CT/2006/0029	61.600.839/0001-55	01/07/2006	30/06/2010	P
O	CV0001-CT/2009/0010	61.600.839/0011-27	04/05/2009	03/05/2011	A
O	CV0002-CI/2006/0043	02.963.980/0001-53	01/07/2006	30/06/2010	P
O	CV0002-CI/2008/0028	08.241.739/0001-05	21/11/2008	20/11/2010	P
O	CV0002-CI/2008/0042	63.592.323/0001-31	01/07/2008	30/06/2010	P
O	CV0002-CT/2006/0030	61.600.839/0001-55	13/02/2007	12/02/2011	P
O	CV0003-CI/2006/0044	02.963.980/0001-53	01/07/2006	30/06/2010	P
O	CV0003-SA/2007/0025	04.770.319/0001-57	07/11/2007	06/11/2010	P
O	CV0005-CI/2004/0009	76.416.932/0001-81	01/01/2005	31/12/2009	P
O	CV0006-CI/2006/0006	06.175.225/0001-65	01/01/2007	31/12/2010	P
O	CV0006-CI/2009/0062	28.176.998/0001-07	08/05/2009	07/05/2010	A
O	CV0006-CI/2009/0062	42.498.717/0001-55	08/05/2009	07/05/2010	A
O	MS0292-CL/2009/0020	02.499.321/0001-08	10/08/2009	06/02/2010	A
O	TC0001-CI/2004/0008	06.096.391/0001-76	01/01/2005	30/12/2009	P
O	TC0001-CI/2004/0049	08.907.776/0001-00	01/12/2004	01/12/2009	P
O	TC0001-CI/2006/0015	13.937.149/0002-24	30/06/2006	29/06/2010	P
O	TC0001-CI/2006/0019	04.236.167/0001-07	06/09/2006	06/09/2011	P
O	TC0001-CI/2006/0019	04.341.359/0001-83	06/09/2006	06/09/2011	P
O	TC0001-CI/2006/0036	76.416.932/0001-81	01/08/2006	01/08/2011	P
O	TC0001-CI/2007/0002	00.394.718/0002-90	01/04/2007	01/04/2010	P
O	TC0001-CI/2007/0017	03.015.475/0001-40	13/12/2007	13/12/2012	P
O	TC0001-CI/2008/0004	05.054.952/0001-01	01/03/2008	15/04/2010	P
O	TC0001-CI/2008/0010	35.025.022/0001-90	01/09/2008	31/08/2010	P

O	TC0001-CI/2009/0016	13.128.798/0031-19	01/09/2009	31/08/2010	A
O	TC0001-CI/2009/0152	07.924.551/0001-90	01/03/2009	01/03/2010	A
O	TC0001-CM/2008/0020	61.600.839/0001-55	05/01/2009	04/01/2011	A
O	TC0001-CM/2008/0031	61.600.839/0001-55	04/09/2008	03/09/2010	P
O	TC0001-CT/2009/0042	01.178.226/0002-20	23/03/2009	22/09/2010	A
O	TC0001-EM/2008/0002	06.227.199/0001-71	01/01/2009	01/01/2011	A
O	TC0001-LM/2005/0056	05.872.572/0001-84	09/12/2005	08/12/2010	P
O	TC0001-LM/2006/0057	52.226.073/0001-08	19/01/2006	18/01/2010	P
O	TC0001-MC/2008/0011	72.591.662/0001-94	01/09/2008	31/08/2010	P
O	TC0001-MC/2009/0010	03.552.242/0001-86	02/05/2009	01/05/2010	A
O	TC0001-PA/2006/0152	06.128.644/0001-46	16/02/2007	04/05/2010	P
O	TC0001-PA/2008/0024	05.007.113/0001-32	11/05/2008	01/06/2010	P
O	TC0001-PA/2008/0038	05.317.804/0001-32	04/03/2008	24/03/2010	P
O	TC0001-PA/2009/0019	01.016.459/0001-46	17/03/2009	17/03/2010	A
O	TC0001-PA/2009/0020	01.568.515/0001-55	22/08/2009	21/08/2010	A
O	TC0001-PA/2009/0040	09.195.665/0001-72	01/09/2009	31/08/2010	A
O	TC0001-PA/2009/0047	09.093.173/0001-76	01/09/2009	31/08/2010	A
O	TC0001-PA/2009/0049	00.929.884/0001-63	12/08/2009	11/08/2010	A
O	TC0001-PS/2009/0016	04.593.258/0001-08	12/10/2009	12/10/2010	A
O	TC0001-PS/2009/0035	09.018.233/0001-96	28/05/2009	27/05/2010	A
O	TC0001-SA/2009/0002	03.645.905/0001-07	09/02/2009	09/02/2010	A
O	TC0001-SC/2009/0004	01.049.682/0001-90	07/01/2009	07/01/2011	A
O	TC0001-SL/2006/0008	02.812.740/0001-58	09/04/2006	08/04/2010	P
O	TC0001-SL/2006/0073	04.829.840/0001-12	20/06/2006	19/12/2009	P
O	TC0001-SL/2007/0078	06.753.463/0001-00	05/02/2007	05/02/2011	P
O	TC0001-SL/2008/0019	01.032.835/0001-96	22/10/2008	22/10/2010	P
O	TC0001-SM/2005/0010	23.585.979/0001-02	14/01/2005	13/01/2010	P
O	TC0001-SM/2005/0012	00.192.707/0001-47	12/12/2005	11/12/2010	P
O	TC0001-SM/2006/0011	24.831.893/0001-85	12/01/2006	11/01/2011	P
O	TC0001-SM/2006/0015	04.604.744/0001-76	01/02/2006	01/05/2010	P
O	TC0001-SM/2006/0022	97.336.895/0001-71	12/01/2006	11/01/2011	P
O	TC0001-SM/2007/0015	07.197.426/0001-26	26/01/2007	25/01/2011	P
O	TC0001-SM/2008/0011	56.795.362/0001-70	01/03/2008	28/02/2010	P
O	TC0001-ST/2005/0013	87.545.489/0001-65	02/12/2005	01/12/2010	P
O	TC0001-ST/2007/0011	01.657.265/0001-20	01/07/2007	30/06/2010	P
O	TC0001-SV/2005/0054	01.797.404/0001-10	13/05/2005	15/05/2010	P
O	TC0001-SV/2006/0038	02.199.157/0001-13	05/10/2006	05/10/2010	P
O	TC0001-SV/2007/0019	02.576.238/0003-57	16/08/2007	16/08/2010	P
O	TC0001-SV/2008/0026	04.155.247/0001-38	02/01/2008	01/01/2011	P

O	TC0001-SV/2009/0002	37.162.435/0006-57	03/08/2009	03/08/2010	A
O	TC0001-SV/2009/0036	73.946.238/0001-88	01/09/2009	28/02/2010	A
O	TC0001-TG/2005/0086	00.693.323/0001-08	21/02/2005	20/02/2010	P
O	TC0001-TG/2006/0025	63.658.256/0001-00	16/01/2006	15/01/2011	P
O	TC0001-TG/2007/0002	05.640.645/0001-02	05/10/2007	05/10/2010	P
O	TC0002-CI/2004/0012	06.096.391/0001-76	01/01/2005	31/12/2009	P
O	TC0002-CI/2004/0037	03.389.126/0001-98	01/04/2005	01/04/2010	P
O	TC0002-CI/2007/0038	03.389.126/0001-98	01/12/2007	01/07/2010	P
O	TC0002-CI/2008/0031	00.394.577/0001-25	01/03/2008	01/03/2011	P
O	TC0002-EM/2007/0010	07.404.939/0001-60	07/03/2007	06/03/2008	P
O	TC0002-LA/2009/0049	40.938.508/0001-50	01/09/2009	31/08/2010	A
O	TC0002-LM/2006/0002	37.165.529/0001-75	09/01/2007	09/01/2011	P
O	TC0002-LM/2008/0038	05.014.638/0001-03	02/10/2008	02/10/2010	P
O	TC0002-MC/2008/0002	03.552.242/0001-86	21/01/2009	21/01/2011	A
O	TC0002-MC/2008/0028	03.552.242/0001-86	19/03/2008	18/03/2011	P
O	TC0002-PA/2007/0002	06.251.745/0001-00	23/06/2007	23/06/2010	P
O	TC0002-PA/2008/0010	05.317.804/0001-32	19/04/2008	09/05/2010	P
O	TC0002-PA/2008/0011	72.591.662/0001-94	01/04/2008	31/03/2010	P
O	TC0002-PS/2006/0024	31.876.709/0001-89	15/08/2006	15/08/2010	P
O	TC0002-PS/2008/0057	04.255.500/0001-25	05/03/2008	05/03/2011	P
O	TC0002-PS/2009/0058	00.538.383/0001-56	14/06/2009	14/06/2010	A
O	TC0002-SF/2008/0001	01.134.191/0001-47	22/01/2008	22/03/2011	P
O	TC0002-SL/2005/0037	20.021.713/0001-49	02/06/2005	01/04/2010	P
O	TC0002-SL/2005/0065	04.517.241/0001-63	20/02/2006	20/08/2010	P
O	TC0002-SL/2006/0028	69.941.169/0001-42	27/01/2006	26/01/2011	P
O	TC0002-SL/2007/0002	00.617.589/0001-71	20/02/2007	21/03/2010	P
O	TC0002-SL/2008/0049	09.323.163/0001-80	01/07/2008	30/06/2010	P
O	TC0002-SL/2009/0032	69.941.169/0001-42	01/11/2009	25/02/2010	A
O	TC0002-SL/2009/0073	04.829.840/0001-12	29/06/2009	11/01/2010	A
O	TC0002-SM/2006/0011	01.054.167/0001-06	19/01/2006	18/01/2010	P
O	TC0002-SM/2006/0015	18.981.068/0001-64	03/02/2006	02/02/2011	P
O	TC0002-SM/2007/0015	29.739.737/0010-01	01/03/2007	28/02/2010	P
O	TC0002-SM/2007/0021	03.543.374/0001-41	11/01/2007	11/01/2011	P
O	TC0002-SM/2007/0024	61.244.034/0001-16	01/11/2007	01/11/2010	P
O	TC0002-ST/2006/0024	44.772.937/0001-50	10/08/2006	10/08/2010	P
O	TC0002-SV/2006/0037	07.534.224/0001-22	30/12/2006	30/12/2010	P
O	TC0002-SV/2006/0049	05.554.220/0001-80	01/08/2006	31/07/2010	P
O	TC0002-SV/2007/0011	04.701.639/0001-55	17/12/2007	16/12/2010	P
O	TC0002-SV/2008/0032	05.025.350/0001-26	06/02/2008	05/02/2010	P

O	TC0002-TA/2009/0087	05.918.444/0001-24	01/02/2009	01/02/2011	A
O	TC0002-TI/2009/0015	04.181.950/0001-10	14/02/2009	11/12/2010	A
O	TC0003-CI/2004/0034	06.096.391/0001-76	30/12/2004	30/12/2009	P
O	TC0003-CI/2008/0021	74.134.461/0001-93	30/12/2008	29/12/2010	P
O	TC0003-LA/2008/0016	07.429.337/0001-68	26/02/2008	26/02/2010	P
O	TC0003-ME/2009/0062	07.438.366/0001-96	01/04/2009	31/03/2010	A
O	TC0003-ML/2006/0049	00.028.986/0016-94	08/02/2007	07/02/2010	P
O	TC0003-ML/2008/0028	00.976.914/0001-92	05/05/2008	04/05/2010	P
O	TC0003-PA/2008/0022	05.317.804/0001-32	21/03/2008	20/03/2010	P
O	TC0003-PA/2008/0037	06.251.745/0001-00	14/04/2008	14/04/2010	P
O	TC0003-PS/2005/0024	01.227.675/0001-30	01/09/2005	01/09/2010	P
O	TC0003-PS/2006/0010	05.305.430/0001-35	09/08/2006	08/08/2010	P
O	TC0003-PS/2007/0024	05.860.451/0001-12	01/11/2007	01/11/2010	P
O	TC0003-PS/2008/0001	01.919.316/0001-44	26/02/2008	26/02/2011	P
O	TC0003-PS/2008/0011	01.283.274/0001-06	01/08/2008	31/07/2010	P
O	TC0003-PS/2009/0019	03.757.572/0001-08	02/03/2009	02/03/2010	A
O	TC0003-SL/2005/0011	01.054.167/0001-06	22/11/2005	21/11/2003	P
O	TC0003-SL/2009/0038	09.018.233/0001-96	20/08/2009	20/08/2010	A
O	TC0003-SM/2007/0010	03.382.404/0001-85	15/02/2007	14/02/2011	P
O	TC0003-SM/2007/0011	25.123.894/0001-38	23/07/2007	22/07/2010	P
O	TC0003-SM/2007/0058	86.373.982/0001-82	10/01/2007	10/01/2010	P
O	TC0003-ST/2005/0013	80.043.904/0001-33	01/02/2005	31/01/2010	P
O	TC0003-SV/2008/0010	07.945.678/0001-96	09/07/2008	08/07/2010	P
O	TC0003-TA/2007/0152	06.329.147/0001-06	01/01/2008	01/01/2011	P
O	TC0003-TG/2004/0026	24.936.221/0001-34	02/10/2004	02/04/2010	P
O	TC0003-TG/2005/0029	00.728.655/0001-80	02/02/2005	01/02/2010	P
O	TC0003-TG/2007/0043	02.683.299/0001-51	23/01/2007	22/01/2011	P
O	TC0004-CI/2004/0007	76.416.932/0001-81	01/01/2005	01/01/2010	P
O	TC0004-LM/2007/0019	24.722.647/0001-95	12/11/2007	12/11/2010	P
O	TC0004-PA/2009/0009	05.317.804/0001-32	01/09/2009	21/05/2010	A
O	TC0004-PS/2008/0038	25.642.455/0001-31	25/08/2008	25/08/2010	P
O	TC0004-SA/2009/0030	04.027.773/0001-12	26/03/2009	25/03/2010	A
O	TC0004-SL/2005/0029	00.415.396/0001-38	08/02/2005	07/02/2010	P
O	TC0004-SL/2008/0022	97.336.895/0001-71	18/04/2008	17/04/2010	P
O	TC0004-SL/2009/0026	63.363.725/0001-64	09/02/2009	09/02/2011	A
O	TC0004-SL/2009/0058	02.282.245/0001-84	06/02/2009	06/02/2011	A
O	TC0004-SM/2008/0021	03.534.028/0001-05	24/03/2008	17/06/2010	P
O	TC0004-SV/2005/0015	00.251.973/0001-01	07/08/2005	06/08/2010	P
O	TC0004-SV/2005/0152	31.546.484/0005-26	01/11/2005	01/11/2010	P

O	TC0005-CI/2008/0011	02.658.753/0001-14	01/07/2008	01/07/2013	P
O	TC0005-EM/2009/0057	05.614.034/0001-90	23/04/2009	23/04/2010	A
O	TC0005-PS/2006/0010	07.950.702/0001-85	11/09/2006	10/03/2010	P
O	TC0005-PS/2006/0028	07.950.702/0001-85	22/12/2006	21/12/2010	P
O	TC0005-PS/2008/0011	08.531.933/0001-17	01/11/2008	31/10/2010	P
O	TC0005-PS/2009/0152	09.018.233/0001-96	01/06/2009	01/06/2010	A
O	TC0005-SA/2008/0010	86.783.768/0001-02	14/07/2008	13/07/2010	P
O	TC0005-SC/2009/0035	59.231.555/0001-97	29/06/2009	28/06/2010	A
O	TC0005-SL/2007/0010	02.685.728/0001-20	14/03/2007	13/03/2010	P
O	TC0005-SM/2005/0002	78.931.474/0001-44	05/12/2005	05/12/2009	P
O	TC0005-SM/2005/0009	04.595.834/0001-48	30/06/2005	30/06/2010	P
O	TC0005-SM/2008/0061	04.255.500/0001-25	15/01/2008	15/01/2011	P
O	TC0005-SM/2008/0152	04.762.861/0001-68	14/07/2008	04/07/2010	P
O	TC0005-ST/2004/0015	01.797.423/0001-47	01/07/2004	30/06/2010	P
O	TC0005-SV/2008/0018	00.391.294/0001-20	01/11/2008	01/11/2010	P
O	TC0005-TA/2009/0046	63.533.566/0001-07	03/02/2009	03/02/2011	A
O	TC0005-TG/2006/0026	00.026.572/0001-40	01/08/2006	31/07/2010	P
O	TC0006-CI/2004/0035	76.416.932/0001-81	01/01/2005	30/12/2009	P
O	TC0006-EM/2007/0028	05.614.034/0001-90	20/06/2007	19/06/2010	P
O	TC0006-LI/2009/0057	580.196.858/04	20/03/2009	19/09/2011	A
O	TC0006-PA/2008/0050	05.317.804/0001-32	01/05/2008	30/04/2010	P
O	TC0006-PS/2008/0021	01.980.258/0001-64	03/03/2008	02/03/2010	P
O	TC0006-PS/2008/0038	09.018.233/0001-96	20/10/2008	20/10/2010	P
O	TC0006-PS/2009/0058	09.195.665/0001-72	20/07/2009	13/08/2010	A
O	TC0006-PS/2009/0061	09.018.233/0001-96	06/03/2009	19/05/2010	A
O	TC0006-SC/2009/0004	03.543.374/0001-41	09/02/2009	09/02/2011	A
O	TC0006-SF/2006/0010	72.137.656/0001-61	12/09/2006	11/09/2010	P
O	TC0006-SM/2008/0048	01.935.556/0001-32	01/10/2008	01/10/2010	P
O	TC0006-SM/2008/0152	36.831.212/0001-68	10/07/2008	02/04/2010	P
O	TC0006-SM/2009/0024	31.876.709/0001-89	01/06/2009	01/06/2010	A
O	TC0006-TG/2006/0026	45.998.028/0001-06	01/08/2006	31/07/2010	P
O	TC0007-CL/2009/0007	07.067.001/0001-00	07/07/2009	03/01/2010	A
O	TC0007-ME/2007/0010	23.585.979/0001-02	27/08/2007	26/08/2010	P
O	TC0007-ML/2008/0007	00.028.986/0017-75	25/01/2008	25/01/2011	P
O	TC0007-PS/2005/0001	37.168.895/0001-88	04/03/2005	04/03/2010	P
O	TC0007-PS/2006/0002	01.644.731/0001-32	13/07/2006	17/07/2010	P
O	TC0007-PS/2006/0002	32.121.162/0003-36	13/07/2006	17/07/2010	P
O	TC0007-PS/2006/0002	38.056.404/0001-70	13/07/2006	17/07/2010	P
O	TC0007-PS/2007/0015	04.289.154/0001-04	01/04/2007	31/03/2010	P

O	TC0007-PS/2008/0019	01.032.835/0001-96	22/10/2008	22/10/2010	P
O	TC0007-SC/2009/0062	30.090.575/0001-03	18/05/2009	17/05/2010	A
O	TC0007-SC/2009/0062	30.090.575/0022-38	18/05/2009	17/05/2010	A
O	TC0007-SL/2006/0043	05.723.984/0001-52	25/02/2006	24/10/2010	P
O	TC0007-SM/2006/0002	72.575.939/0001-95	04/12/2006	21/01/2010	P
O	TC0007-SM/2006/0013	00.973.749/0001-15	03/07/2006	02/07/2010	P
O	TC0007-SM/2008/0002	00.893.372/0001-94	07/07/2008	07/07/2010	P
O	TC0007-SV/2009/0024	66.700.295/0001-17	21/06/2009	29/07/2010	A
O	TC0007-TG/2008/0076	08.335.780/0001-32	01/02/2008	01/02/2011	P
O	TC0008-CL/2007/0010	12.216.990/0001-89	04/09/2007	03/09/2010	P
O	TC0008-CL/2010/0057	15.565.179/0001-00	28/11/2009	27/05/2010	A
O	TC0008-LM/2006/0026	04.238.297/0001-89	11/12/2006	10/12/2010	P
O	TC0008-MC/2007/0061	01.016.459/0001-46	22/01/2007	22/01/2011	P
O	TC0008-ML/2008/0007	90.347.840/0005-41	21/01/2008	06/03/2011	P
O	TC0008-MM/2009/0062	08.065.993/0001-91	06/07/2009	05/07/2010	A
O	TC0008-PA/2005/0010	01.568.515/0001-55	21/11/2005	20/11/2010	P
O	TC0008-SE/2009/0007	04.148.551/0001-58	01/10/2009	01/10/2010	A
O	TC0008-SF/2007/0057	12.884.672/0005-10	05/02/2007	05/02/2011	P
O	TC0008-SM/2005/0025	31.876.709/0021-22	10/03/2005	09/03/2010	P
O	TC0008-SM/2006/0002	59.226.555/0001-07	12/12/2006	12/12/2010	P
O	TC0008-SM/2006/0015	08.045.315/0001-67	28/08/2006	27/08/2010	P
O	TC0008-SM/2007/0152	90.347.840/0006-22	21/12/2007	20/12/2010	P
O	TC0008-SM/2008/0002	04.762.861/0001-68	01/08/2008	01/08/2010	P
O	TC0008-SM/2009/0039	30.964.795/0001-19	07/02/2009	06/02/2011	A
O	TC0008-ST/2007/0008	00.762.200/0001-81	22/02/2007	21/02/2011	P
O	TC0008-TG/2007/0029	05.229.904/0001-07	14/03/2007	13/03/2010	P
O	TC0008-TG/2008/0047	09.087.285/0001-14	05/03/2008	05/03/2010	P
O	TC0009-CL/2008/0057	31.876.709/0005-02	21/03/2008	21/03/2010	P
O	TC0009-LA/2009/0010	10.237.888/0001-34	01/07/2009	30/06/2010	A
O	TC0009-MM/2009/0026	31.876.709/0001-89	29/04/2009	29/04/2010	A
O	TC0009-PS/2007/0011	05.485.681/0001-49	11/07/2007	10/07/2010	P
O	TC0009-PS/2007/0061	34.115.188/0001-35	01/02/2007	01/02/2010	P
O	TC0009-PS/2009/0009	10.357.479/0001-71	01/12/2009	30/11/2010	A
O	TC0009-SA/2009/0008	03.342.984/0001-87	26/01/2009	25/01/2010	A
O	TC0009-SA/2009/0062	04.593.258/0001-08	02/06/2009	02/06/2010	A
O	TC0009-SA/2009/0062	04.593.258/0002-80	02/06/2009	02/06/2010	A
O	TC0009-SL/2005/0026	31.733.363/0001-60	17/06/2005	16/06/2010	P
O	TC0009-SL/2007/0090	02.685.728/0001-20	31/03/2007	30/03/2010	P
O	TC0009-SM/2006/0002	03.382.404/0001-85	16/11/2006	15/09/2010	P

O	TC0009-SM/2006/0054	90.347.840/0010-09	06/09/2006	05/09/2010	P
O	TC0009-SM/2006/0057	59.226.555/0001-07	01/07/2006	11/06/2010	P
O	TC0009-SM/2007/0057	65.086.845/0001-97	01/04/2007	01/04/2010	P
O	TC0009-SM/2008/0002	04.960.772/0001-26	01/10/2008	30/09/2010	P
O	TC0010-LA/2009/0022	07.417.673/0001-90	01/12/2009	30/11/2010	A
O	TC0010-PS/2005/0152	86.819.323/0001-27	01/11/2005	01/11/2010	P
O	TC0010-PS/2007/0057	15.565.179/0001-00	12/02/2007	12/02/2010	P
O	TC0010-SM/2009/0010	08.065.993/0001-91	03/08/2009	02/08/2010	A
O	TC0010-SV/2008/0057	62.874.094/0001-85	01/04/2008	01/04/2010	P
O	TC0010-TA/2009/0014	00.323.090/0001-51	04/02/2009	03/02/2011	A
O	TC0010-TA/2009/0062	09.018.233/0001-96	03/08/2009	03/08/2010	A
O	TC0011-EM/2007/0026	05.614.034/0001-90	27/09/2007	27/09/2010	P
O	TC0011-PA/2008/0026	05.007.113/0001-32	10/05/2008	10/05/2010	P
O	TC0011-PS/2006/0028	03.409.726/0001-70	12/01/2007	11/01/2010	P
O	TC0011-SL/2005/0048	02.818.890/0001-79	02/05/2005	08/05/2010	P
O	TC0011-SL/2005/0086	00.693.323/0001-08	04/11/2005	03/11/2010	P
O	TC0011-SL/2008/0017	36.794.717/0001-08	01/12/2008	30/11/2010	P
O	TC0011-SM/2007/0015	07.474.287/0001-30	26/06/2007	25/06/2010	P
O	TC0011-SM/2007/0024	35.223.866/0001-46	09/03/2007	08/03/2010	P
O	TC0011-SM/2008/0019	26.775.577/0001-69	09/12/2008	09/12/2010	P
O	TC0011-SV/2005/0053	92.653.666/0001-67	01/07/2005	01/07/2010	P
O	TC0011-TA/2008/0013	93.305.704/0001-53	30/01/2008	14/12/2010	P
O	TC0012-LI/2009/0021	078.049.973/53	10/03/2009	10/01/2010	A
O	TC0012-LM/2007/0057	65.086.845/0001-97	09/03/2007	09/03/2010	P
O	TC0012-SL/2007/0065	02.630.719/0001-31	01/02/2007	01/02/2011	P
O	TC0012-SM/2008/0022	29.739.737/0012-65	09/01/2009	08/01/2011	A
O	TC0012-SM/2009/0061	32.596.173/0001-00	02/04/2009	02/04/2010	A
O	TC0012-SV/2007/0020	00.621.158/0005-02	01/05/2007	30/04/2011	P
O	TC0012-SV/2009/0149	66.700.295/0001-17	23/06/2009	23/06/2010	A
O	TC0013-EM/2008/0004	05.614.034/0001-90	13/03/2008	14/07/2010	P
O	TC0013-PS/2009/0061	04.686.678/0001-20	05/03/2009	05/03/2010	A
O	TC0013-PS/2009/0062	31.880.164/0001-84	14/09/2009	14/09/2010	A
O	TC0013-SA/2008/0022	08.071.252/0001-13	01/02/2009	31/01/2011	A
O	TC0013-SM/2006/0026	00.569.100/0001-33	13/11/2006	12/11/2010	P
O	TC0013-SM/2007/0057	53.858.106/0001-97	12/03/2007	12/03/2010	P
O	TC0013-SM/2009/0002	37.148.798/0001-23	01/10/2009	01/10/2010	A
O	TC0013-SM/2009/0006	00.899.223/0001-32	12/03/2009	11/03/2010	A
O	TC0013-TA/2009/0015	10.295.075/0001-09	13/03/2009	12/03/2010	A
O	TC0014-ML/2009/0026	03.382.404/0001-85	02/07/2009	02/07/2010	A

O	TC0014-PA/2006/0016	05.317.804/0001-32	14/11/2006	13/11/2010	P
O	TC0014-SA/2008/0022	09.018.233/0001-96	26/01/2009	25/01/2010	A
O	TC0014-SM/2007/0013	02.749.674/0001-19	23/02/2007	22/02/2010	P
O	TC0015-LM/2007/0054	16.306.870/0001-23	01/07/2007	30/06/2010	P
O	TC0015-ML/2009/0057	31.876.709/0001-89	29/03/2009	06/09/2010	A
O	TC0015-PA/2004/0030	05.634.073/0001-59	01/11/2004	19/01/2009	P
O	TC0015-PS/2008/0058	09.018.233/0001-96	15/02/2008	09/04/2010	P
O	TC0015-PS/2009/0010	06.234.467/0001-82	18/10/2009	17/10/2010	A
O	TC0015-PS/2009/0011	03.619.612/0001-55	10/11/2009	09/11/2010	A
O	TC0015-PS/2009/0062	09.018.233/0001-96	02/09/2009	02/09/2010	A
O	TC0015-SC/2009/0014	18.981.068/0001-64	13/03/2009	12/03/2010	A
O	TC0015-SM/2008/0004	29.739.737/0011-84	22/05/2008	26/08/2010	P
O	TC0015-SM/2009/0025	01.756.239/0001-59	07/04/2009	06/04/2010	A
O	TC0016-LA/2009/0026	62.541.735/0001-80	01/11/2009	01/11/2010	A
O	TC0016-PA/2009/0034	01.568.515/0001-55	24/04/2009	23/04/2010	A
O	TC0016-PS/2005/0057	66.657.891/0001-61	20/04/2005	20/04/2010	P
O	TC0016-SE/2009/0007	03.449.544/0001-23	19/10/2009	19/10/2010	A
O	TC0016-SL/2009/0154	02.630.719/0001-31	06/04/2009	01/04/2010	A
O	TC0016-SV/2007/0016	00.621.158/0001-89	05/08/2007	04/08/2010	P
O	TC0016-SV/2008/0031	05.200.225/0001-05	15/04/2008	31/08/2010	P
O	TC0017-CL/2009/0007	02.218.737/0001-00	14/10/2009	14/10/2010	A
O	TC0017-SM/2006/0057	04.960.772/0001-26	27/04/2006	27/04/2010	P
O	TC0017-SM/2009/0030	00.899.223/0001-32	14/04/2009	13/04/2010	A
O	TC0017-SV/2005/0035	02.601.159/0001-97	30/03/2005	29/03/2010	P
O	TC0018-LI/2009/0020	69.975.654/0001-37	01/03/2009	31/12/2009	A
O	TC0018-PA/2008/0025	05.317.804/0001-32	24/04/2008	23/04/2010	P
O	TC0018-PA/2009/0004	09.195.665/0001-72	01/05/2009	01/05/2010	A
O	TC0018-PS/2006/0014	01.980.258/0001-64	17/04/2006	16/04/2010	P
O	TC0018-PS/2006/0039	20.525.093/0001-85	07/02/2006	06/02/2011	P
O	TC0018-SL/2007/0013	59.231.555/0001-97	21/05/2007	20/05/2010	P
O	TC0018-SM/2006/0057	31.876.709/0001-89	11/05/2006	11/05/2010	P
O	TC0019-PA/2008/0012	01.980.258/0001-64	14/03/2008	13/03/2010	P
O	TC0019-PA/2009/0010	01.980.258/0001-64	14/10/2009	09/05/2010	A
O	TC0019-SA/2007/0015	72.591.662/0001-94	16/08/2007	15/08/2010	P
O	TC0019-SM/2008/0054	93.688.778/0001-16	16/06/2008	15/06/2010	P
O	TC0020-ML/2008/0057	07.909.768/0001-21	23/07/2008	23/07/2010	P
O	TC0020-PS/2009/0015	00.904.951/0001-95	26/06/2009	25/06/2010	A
O	TC0020-SV/2005/0022	12.066.015/0001-31	16/11/2005	15/11/2010	P
O	TC0020-SV/2008/0086	03.613.941/0001-99	03/06/2008	02/06/2010	P

O	TC0021-LA/2006/0014	02.531.269/0001-20	05/06/2006	04/06/2010	P
O	TC0021-PA/2009/0031	09.195.665/0001-72	01/05/2009	30/04/2010	A
O	TC0021-PS/2009/0023	02.671.704/0001-11	10/06/2009	10/06/2011	A
O	TC0022-SA/2007/0026	03.022.122/0001-77	01/11/2007	31/10/2010	P
O	TC0022-SA/2007/0050	13.911.052/0001-61	10/09/2007	10/12/2009	P
O	TC0022-SA/2008/0026	09.018.233/0001-96	18/11/2008	18/11/2010	P
O	TC0022-SV/2007/0057	02.677.568/0001-77	09/05/2007	09/05/2010	P
O	TC0022-SV/2009/0058	00.215.978/0001-70	01/10/2009	01/10/2010	A
O	TC0023-CL/2009/0007	07.067.001/0001-00	23/11/2009	23/11/2010	A
O	TC0023-EM/2009/0025	08.294.586/0001-56	24/06/2009	23/06/2010	A
O	TC0023-MC/2005/0015	01.568.515/0001-55	01/02/2006	31/01/2010	P
O	TC0023-ML/2009/0015	01.918.118/0001-66	19/10/2009	18/10/2010	A
O	TC0023-PA/2008/0054	05.317.804/0001-32	01/07/2008	30/06/2010	P
O	TC0023-PS/2005/0014	02.633.573/0001-88	01/04/2005	31/03/2010	P
O	TC0023-SA/2009/0026	01.831.632/0001-60	22/11/2009	22/11/2010	A
O	TC0023-SF/2007/0057	01.009.681/0001-11	03/04/2007	02/04/2010	P
O	TC0023-SL/2007/0054	04.289.154/0001-04	05/11/2007	04/11/2010	P
O	TC0023-SV/2009/0001	72.649.734/0001-07	18/02/2009	17/02/2010	A
O	TC0023-TI/2009/0014	01.644.731/0001-32	24/03/2009	23/03/2010	A
O	TC0024-MC/2006/0014	01.568.515/0001-55	02/06/2006	01/06/2011	P
O	TC0024-PA/2009/0015	01.568.515/0001-55	01/10/2009	30/09/2010	A
O	TC0024-PS/2007/0035	00.316.214/0001-71	06/06/2007	05/06/2010	P
O	TC0024-SF/2009/0001	62.541.735/0001-80	13/03/2009	13/03/2010	A
O	TC0024-SL/2007/0015	03.691.720/0001-39	21/09/2007	18/12/2009	P
O	TC0025-LM/2006/0015	02.344.291/0001-60	23/01/2007	22/01/2011	P
O	TC0025-SF/2008/0001	05.816.526/0001-68	11/06/2008	11/06/2010	P
O	TC0025-SV/2008/0030	04.578.144/0001-80	25/07/2008	23/07/2010	P
O	TC0026-CL/2007/0014	01.568.077/0001-25	28/05/2007	27/05/2010	P
O	TC0026-MC/2009/0058	05.317.804/0001-32	06/10/2009	06/10/2010	A
O	TC0026-PS/2006/0058	39.064.084/0001-62	15/02/2006	15/02/2008	P
O	TC0026-PS/2009/0004	07.282.225/0001-27	01/09/2009	01/09/2010	A
O	TC0026-ST/2008/0014	70.064.316/0001-22	01/04/2008	31/03/2010	P
O	TC0026-TI/2009/0159	04.153.540/0001-66	21/10/2009	20/10/2010	A
O	TC0027-EM/2009/0008	05.614.034/0001-90	29/05/2009	28/05/2010	A
O	TC0027-MC/2009/0015	01.568.515/0001-55	07/12/2009	06/12/2010	A
E	TC0027-ME/2009/0026	32.596.173/0001-00	11/11/2009	10/05/2010	A
O	TC0027-PS/2007/0058	03.101.860/0001-00	17/02/2007	17/02/2010	P
O	TC0027-SA/2008/0013	93.459.345/0001-99	10/03/2008	09/03/2010	P
O	TC0027-SC/2007/0032	04.034.359/0001-30	25/04/2007	24/04/2010	P

O	TC0027-ST/2006/0057	05.816.526/0001-68	05/10/2006	05/10/2010	P
O	TC0027-SV/2008/0061	06.037.043/0001-28	14/04/2008	13/04/2010	P
O	TC0027-SV/2009/0034	87.134.086/0002-04	14/04/2009	13/04/2010	A
O	TC0028-SL/2008/0004	01.049.682/0001-90	01/08/2008	01/08/2010	P
O	TC0028-ST/2006/0057	01.644.731/0001-32	05/10/2006	05/10/2010	P
O	TC0028-ST/2006/0057	32.121.162/0004-17	05/10/2006	05/10/2010	P
O	TC0028-ST/2006/0057	38.056.404/0001-70	05/10/2006	05/10/2010	P
O	TC0029-CI/2009/0005	03.389.126/0001-98	01/07/2009	30/06/2010	A
O	TC0029-PS/2006/0004	61.600.839/0001-55	12/06/2006	12/06/2010	P
O	TC0029-SL/2007/0057	61.244.034/0001-16	30/04/2007	30/04/2010	P
O	TC0029-SL/2008/0117	83.953.331/0001-73	01/04/2008	31/03/2010	P
O	TC0029-ST/2008/0004	83.343.665/0001-25	16/07/2008	21/07/2010	P
O	TC0029-TI/2009/0004	00.734.255/0001-88	04/12/2009	04/12/2010	A
O	TC0030-LA/2008/0015	16.306.870/0001-23	09/09/2008	08/09/2010	P
O	TC0030-OS/2008/0013	09.018.233/0001-96	03/04/2008	02/04/2010	P
O	TC0030-TP/2007/0015	06.251.745/0001-00	08/11/2007	07/11/2010	P
O	TC0031-CL/2007/0014	01.459.413/0001-00	01/06/2007	31/05/2010	P
O	TC0031-LM/2009/0013	01.727.125/0001-80	16/04/2009	16/04/2010	A
O	TC0031-PS/2009/0058	13.534.698/0001-77	01/11/2009	01/11/2010	A
O	TC0031-SL/2008/0016	00.134.580/0001-00	04/09/2008	03/09/2010	P
O	TC0031-SV/2009/0072	66.700.295/0001-17	04/09/2009	04/09/2010	A
O	TC0031-TA/2009/0025	10.295.075/0001-09	25/09/2009	24/09/2010	A
O	TC0032-SL/2007/0072	50.400.407/0001-84	21/05/2007	21/05/2010	P
O	TC0032-SV/2009/0097	66.700.295/0001-17	08/09/2009	08/09/2010	A
O	TC0032-TA/2009/0032	10.295.075/0001-09	01/06/2009	31/05/2010	A
O	TC0032-TA/2009/0159	10.295.075/0001-09	25/09/2009	24/09/2010	A
O	TC0033-LA/2009/0157	44.932.077/0001-75	06/10/2009	06/10/2010	A
O	TC0033-ML/2009/0012	01.736.543/0001-34	13/03/2009	12/03/2010	A
O	TC0033-ML/2009/0020	03.049.428/0001-17	03/06/2009	02/06/2010	A
O	TC0033-PS/2006/0057	00.496.402/0001-29	01/07/2006	01/07/2010	P
O	TC0033-SL/2007/0033	06.214.438/0001-59	12/05/2007	06/05/2010	P
O	TC0033-SV/2005/0017	03.269.974/0001-63	01/07/2005	01/07/2010	P
O	TC0033-TA/2007/0056	08.329.686/0001-70	01/06/2007	31/05/2010	P
O	TC0034-CL/2006/0032	05.403.418/0001-63	01/08/2006	31/07/2010	P
O	TC0034-SC/2009/0020	08.065.993/0001-91	16/06/2009	15/06/2010	A
O	TC0034-SV/2005/0048	03.269.974/0012-16	01/08/2005	01/08/2010	P
O	TC0035-ME/2009/0013	01.918.118/0001-66	01/05/2009	30/04/2010	A
O	TC0035-ML/2009/0018	16.032.765/0001-43	19/10/2009	19/06/2010	A
O	TC0035-PS/2009/0032	04.593.258/0001-08	06/06/2009	05/06/2010	A

O	TC0035-SV/2007/0005	00.000.000/2901-73	15/03/2007	14/03/2010	P
O	TC0035-SV/2007/0005	04.399.198/0001-89	15/03/2007	14/03/2010	P
O	TC0036-OS/2007/0015	04.411.115/0001-20	18/12/2007	09/01/2010	P
O	TC0036-PS/2007/0008	04.310.564/0001-81	27/11/2007	26/11/2009	P
O	TC0036-SL/2007/0113	02.685.728/0001-20	02/07/2007	01/07/2010	P
O	TC0036-SL/2009/0035	04.024.045/0001-57	21/03/2009	20/03/2010	A
O	TC0038-PS/2009/0056	09.561.495/0001-00	15/07/2009	14/07/2010	A
O	TC0038-SV/2008/0025	63.724.470/0001-18	12/08/2008	11/08/2010	P
O	TC0038-TG/2006/0057	59.126.045/0001-50	01/09/2006	01/09/2010	P
O	TC0039-PS/2007/0062	95.391.876/0001-12	01/05/2007	01/05/2010	P
O	TC0039-PS/2009/0001	02.282.245/0001-84	14/04/2009	13/04/2010	A
O	TC0040-PS/2007/0061	02.630.719/0001-31	31/03/2007	01/04/2010	P
O	TC0041-CL/2009/0021	05.698.742/0001-56	09/09/2009	09/09/2010	A
O	TC0041-MM/2009/0020	08.065.993/0001-91	12/08/2009	11/08/2010	A
O	TC0041-PS/2008/0058	09.018.233/0001-96	01/05/2008	01/05/2010	P
O	TC0042-LM/2008/0064	02.865.909/0001-38	14/05/2008	14/05/2010	P
O	TC0042-PS/2009/0005	05.725.292/0001-43	01/11/2009	31/10/2010	A
O	TC0043-SM/2009/0029	01.153.381/0001-01	14/08/2009	13/08/2010	A
O	TC0043-SV/2007/0004	03.257.467/0001-00	23/07/2007	01/12/2010	P
O	TC0044-EM/2008/0020	08.294.586/0001-56	07/05/2008	06/05/2010	P
O	TC0044-PA/2006/0056	05.317.804/0001-32	15/09/2006	14/09/2010	P
O	TC0044-PS/2009/0001	04.742.554/0001-15	01/06/2009	01/06/2010	A
O	TC0045-PA/2006/0113	05.317.804/0001-32	15/09/2006	13/03/2010	P
O	TC0045-PS/2006/0061	021.582.217/04	01/04/2006	31/03/2010	P
O	TC0045-SL/2006/0025	05.417.288/0001-18	10/10/2006	31/08/2010	P
O	TC0045-ST/2006/0004	03.829.543/0001-04	29/08/2006	11/12/2009	P
O	TC0046-PA/2008/0032	05.317.804/0001-32	14/05/2008	13/05/2010	P
O	TC0046-SL/2009/0152	04.386.852/0001-10	01/10/2009	01/04/2010	A
O	TC0046-SM/2006/0061	32.596.173/0001-00	22/03/2006	22/03/2010	P
O	TC0046-TG/2005/0030	06.162.863/0001-41	12/08/2005	11/08/2010	P
O	TC0047-SF/2007/0001	04.576.785/0001-04	23/08/2007	23/08/2010	P
O	TC0047-SL/2006/0014	00.323.090/0001-51	01/10/2006	30/09/2010	P
O	TC0047-SV/2006/0012	03.130.750/0001-76	09/05/2006	08/06/2010	P
O	TC0048-PA/2006/0028	05.317.804/0001-32	15/09/2006	14/09/2010	P
O	TC0048-PS/2006/0007	02.749.674/0001-19	01/05/2006	01/05/2010	P
O	TC0049-CL/2008/0020	06.121.325/0001-09	18/09/2008	17/09/2010	P
O	TC0049-ME/2009/0016	01.918.118/0001-66	11/09/2009	10/09/2010	A
O	TC0049-SC/2007/0014	18.981.068/0001-64	17/07/2007	16/07/2010	P
O	TC0050-LM/2007/0028	40.938.508/0001-50	07/08/2007	06/08/2010	P

O	TC0050-PS/2005/0057	03.101.860/0002-90	01/10/2005	06/11/2009	P
O	TC0050-PS/2006/0061	01.407.134/0001-94	01/04/2006	31/03/2010	P
O	TC0050-SA/2009/0057	03.131.520/0001-21	03/10/2009	01/04/2010	A
O	TC0050-SC/2009/0016	64.769.433/0001-99	11/09/2009	10/09/2010	A
O	TC0050-SF/2006/0025	06.187.326/0001-56	20/11/2006	19/11/2010	P
O	TC0052-ME/2008/0021	03.543.374/0001-41	15/10/2008	15/10/2010	P
O	TC0052-PS/2008/0001	06.128.644/0001-46	07/08/2008	07/08/2010	P
O	TC0052-SL/2006/0034	80.728.314/0001-44	10/05/2006	09/05/2010	P
O	TC0052-TG/2007/0040	08.360.274/0001-01	03/09/2007	02/09/2010	P
O	TC0053-ML/2006/0014	11.205.119/0001-17	02/10/2006	30/09/2010	P
O	TC0053-SA/2008/0025	09.018.233/0001-96	21/10/2008	14/12/2009	P
O	TC0053-SM/2008/0062	01.017.610/0001-60	26/05/2008	25/05/2010	P
O	TC0054-TG/2005/0042	01.600.190/0001-40	14/09/2005	13/09/2010	P
O	TC0055-SL/2008/0042	01.600.190/0001-40	10/11/2008	09/11/2010	P
O	TC0055-SL/2009/0044	05.976.050/0001-22	11/09/2009	10/09/2010	A
O	TC0056-EG/2008/0064	01.710.917/0001-42	08/10/2008	01/01/2010	P
O	TC0056-PA/2009/0013	05.317.804/0001-32	24/08/2009	23/08/2010	A
O	TC0056-SC/2006/0014	00.758.756/0001-02	24/11/2006	23/11/2010	P
O	TC0056-SF/2006/0001	05.816.526/0001-68	05/07/2006	04/07/2010	P
O	TC0056-SL/2006/0024	61.244.034/0001-16	01/11/2006	27/11/2010	P
O	TC0056-SV/2009/0056	00.621.158/0001-89	01/12/2009	30/11/2010	A
O	TC0057-SL/2008/0006	84.541.655/0001-67	18/10/2008	17/10/2010	P
O	TC0058-LM/2008/0020	07.932.161/0001-62	08/08/2008	07/08/2010	P
O	TC0058-PA/2005/0017	06.251.745/0001-00	18/12/2005	17/12/2010	P
O	TC0058-PS/2008/0061	02.312.636/0001-02	01/08/2008	01/08/2010	P
O	TC0058-SL/2006/0149	59.231.555/0001-97	20/10/2006	20/10/2010	P
O	TC0058-TP/2009/0014	01.980.258/0001-64	10/12/2009	09/12/2010	A
O	TC0059-SM/2005/0013	29.739.737/0006-17	24/10/2005	24/10/2010	P
O	TC0059-SV/2006/0001	62.874.094/0001-85	30/06/2006	30/06/2010	P
O	TC0060-CI/2008/0039	03.389.126/0001-98	01/07/2008	01/07/2010	P
O	TC0060-PA/2009/0014	01.568.515/0001-55	01/12/2009	30/11/2010	A
O	TC0061-PS/2006/0061	00.530.512/0001-60	16/07/2006	30/06/2010	P
O	TC0061-ST/2008/0040	09.409.620/0001-53	01/01/2009	31/12/2010	A
O	TC0061-SV/2006/0042	06.272.413/0008-88	05/01/2007	04/01/2010	P
O	TC0062-PS/2006/0001	78.931.474/0001-44	13/07/2006	13/07/2010	P
O	TC0062-PS/2006/0017	07.562.469/0001-63	26/10/2006	25/10/2010	P
O	TC0062-SF/2005/0001	03.391.625/0001-10	08/12/2005	08/12/2009	P
O	TC0062-SL/2006/0020	02.166.196/0001-14	01/11/2006	31/10/2010	P
O	TC0062-SM/2007/0007	00.499.359/0001-55	05/06/2007	05/06/2010	P

O	TC0062-SV/2006/0029	06.272.413/0008-88	01/01/2007	31/12/2009	P
O	TC0063-CI/2007/0014	10.571.982/0001-25	28/12/2007	27/12/2012	P
O	TC0063-CI/2007/0032	08.907.776/0007-97	31/10/2007	30/10/2012	P
O	TC0063-CI/2007/0032	09.537.092/0001-18	31/10/2007	30/10/2012	P
O	TC0063-MM/2009/0013	08.065.993/0001-91	16/07/2009	15/07/2010	A
O	TC0063-SM/2005/0025	31.876.709/0021-22	10/11/2005	09/11/2010	P
O	TC0063-SM/2005/0025	64.769.433/0001-99	10/11/2005	09/11/2010	P
O	TC0063-SV/2004/0014	00.621.158/0001-89	08/07/2004	07/01/2010	P
O	TC0064-LM/2006/0062	27.859.008/0001-64	03/05/2006	03/05/2010	P
O	TC0064-PA/2004/0014	01.568.515/0001-55	22/08/2004	21/02/2010	P
O	TC0064-PA/2007/0007	01.568.515/0001-55	01/06/2007	04/06/2010	P
O	TC0064-PA/2008/0025	05.317.804/0001-32	01/12/2008	30/11/2010	P
O	TC0064-PS/2008/0023	09.018.233/0001-96	04/07/2008	03/07/2010	P
O	TC0064-SL/2005/0018	02.818.890/0001-79	27/10/2005	27/10/2010	P
O	TC0064-SV/2006/0044	07.945.678/0003-58	20/12/2006	19/12/2010	P
O	TC0065-EM/2004/0024	05.614.034/0001-90	13/11/2004	13/11/2010	P
O	TC0066-CL/2008/0013	72.488.380/0001-66	27/05/2008	26/05/2010	P
O	TC0066-CL/2008/0013	72.488.380/0002-47	27/05/2008	26/05/2010	P
O	TC0066-SV/2009/0061	40.170.029/0001-36	27/09/2009	27/09/2010	A
O	TC0067-PA/2007/0023	01.568.515/0001-55	20/06/2007	19/06/2010	P
O	TC0067-TP/2007/0024	61.563.557/0001-25	10/08/2007	01/08/2010	P
O	TC0068-PA/2008/0060	09.195.665/0001-72	15/12/2008	15/12/2010	P
O	TC0068-PA/2009/0021	09.195.665/0001-72	28/10/2009	27/10/2010	A
O	TC0068-ST/2005/0061	07.760.256/0001-46	23/11/2005	23/05/2010	P
O	TC0068-ST/2005/0061	31.876.709/0001-89	23/11/2005	23/05/2010	P
O	TC0068-ST/2005/0061	61.776.399/0001-91	23/11/2005	23/05/2010	P
O	TC0069-PA/2008/0041	09.195.665/0001-72	16/12/2008	16/12/2010	P
O	TC0069-PA/2009/0046	09.195.665/0001-72	28/10/2009	27/10/2010	A
O	TC0069-PS/2008/0001	00.926.551/0001-80	01/09/2008	01/09/2010	P
O	TC0070-EM/2007/0007	73.887.424/0001-93	22/08/2007	21/08/2010	P
O	TC0070-PS/2008/0001	00.926.551/0001-80	16/10/2008	16/10/2010	P
O	TC0070-PS/2008/0001	00.926.551/0010-71	16/10/2008	16/10/2010	P
O	TC0070-SA/2009/0025	09.018.233/0001-96	10/11/2009	09/11/2010	A
O	TC0070-SL/2007/0030	04.027.773/0001-12	14/09/2007	13/09/2010	P
O	TC0070-SL/2008/0007	02.630.719/0001-31	29/06/2008	26/10/2010	P
O	TC0070-SV/2007/0010	04.947.331/0001-94	18/10/2007	17/10/2010	P
O	TC0071-ML/2008/0021	00.028.986/0005-31	15/01/2009	14/01/2010	A
O	TC0071-PS/2008/0056	01.049.682/0001-90	27/09/2008	26/09/2010	P
O	TC0071-SA/2009/0013	09.018.233/0001-96	04/09/2009	03/09/2010	A