
Relatório de Gestão 2007

Brasília
Março de 2008

Diretoria Executiva
Superintendência de Planejamento e Gestão

SUMÁRIO

1. Identificação	5
2. Responsabilidades institucionais	9
2.1 Papel da unidade na execução das políticas públicas	9
3. Estratégia de atuação	11
4. Gestão de programas e ações	19
4.1 Programas	19
4.1.1 Programa: 0623 – Segurança de Vôo e Controle do Espaço Aéreo Brasileiro	19
4.1.1.1 Dados Gerais	19
4.1.1.2 Principais Ações do Programa	19
4.1.1.3 Gestão das ações	20
4.1.1.3.1 Ação: 2041 – Manutenção dos Sistemas de Proteção ao Vôo	20
4.1.1.3.1.1 Dados Gerais	20
4.1.1.3.1.2 Resultados	20
4.1.2 Programa: 0631 – Desenvolvimento da Infra-Estrutura Aeroportuária	22
4.1.2.1 Dados Gerais	22
4.1.2.2 Principais Ações do Programa	22
4.1.2.3 Gestão das ações	23
4.1.2.3.1 Ação: 4099 – Manutenção da Infra-Estrutura Aeroportuária	23
4.1.2.3.1.1 Dados Gerais	23
4.1.2.3.1.2 Resultados	24
4.1.2.3.2 Ação: Ampliação, Adequação e Modernização	27
4.1.2.3.2.1 Ação: 1F52 – Construção de Terminal de Passageiros, de Sistemas de Pistas e Pátios, de Estacionamento de Veículos e de Sistema Viário Interno no Aeroporto de Goiânia	27
4.1.2.3.2.1.1 Dados Gerais	27
4.1.2.3.2.2 Ação: 1F53 – Construção de Terminal de Passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá	28

4.1.2.3.2.2.1 Dados Gerais	28
4.1.2.3.2.3 Ação: 1F54 – Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Santos Dumont	28
4.1.2.3.2.3.1 Dados Gerais	28
4.1.2.3.2.4 Ação: 1F55 – Execução de Terraplanagem, Pavimentação, Drenagem, Sinalização Horizontal e de Obras de Infra-Estrutura de Sistemas de Auxílio e Proteção ao Vôo do Novo Complexo Aeroportuário em São Gonçalo do Amarante	29
4.1.2.3.2.4.1 Dados Gerais	29
4.1.2.3.2.5 Ação: 1F61 – Expansão da Infra-Estrutura Aeroportuária do Aeroporto Internacional de João Pessoa	30
4.1.2.3.2.5.1 Dados Gerais	30
4.1.2.3.2.6 Ação: 1J95 – Construção de Terminal de Passageiros, de Torre de Controle e de Sistema de Pista do Aeroporto de Vitória	30
4.1.2.3.2.6.1 Dados Gerais	30
4.1.2.3.2.7 Ação: 1J99 – Adequação e Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional de Guarulhos	31
4.1.2.3.2.7.1 Dados Gerais	31
4.1.2.3.2.8 Ação: 1K00 – Adequação do Terminal de Passageiros, do Sistema Viário e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional de Congonhas	31
4.1.2.3.2.8.1 Dados Gerais	31
4.1.2.3.2.9 Ação: 1M32 – Recuperação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional do Galeão	32
4.1.2.3.2.9.1 Dados Gerais	32
4.1.2.3.3 Resultados	32
4.1.3 Programa: 0807 – Investimento das Empresas Estatais em Infra-Estrutura de Apoio	32
4.1.3.1 Dados Gerais	38
4.1.3.2 Principais Ações do Programa	38

4.1.3.3 Gestão das ações	39
4.1.3.3.1 Ação: 4102 – Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos - Nacional	39
4.1.3.3.1.1 Dados Gerais	39
4.1.3.3.1.2 Resultados	39
4.1.3.3.2 Ação: 4103 – Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento – Nacional	40
4.1.3.3.2.1 Dados Gerais	40
4.1.3.3.2.2 Resultados	40
5. Desempenho operacional	42
5.1 Indicadores da Gestão	42
5.1.1 Objetivo Estratégico 1 – Elevar o nível de satisfação dos passageiros, clientes carga, concessionários e companhias aéreas buscando atingir patamares de excelência	42
5.1.2 Objetivo Estratégico 2 – Elevar o nível de satisfação de todos os colaboradores visando alcançar o comprometimento com as diretrizes corporativas	46
5.1.3 Objetivo Estratégico 3 – Zelar pelo equilíbrio econômico e financeiro da Empresa	47
5.1.4 Objetivo Estratégico 4 – Manter a auto-suficiência financeira da rede de aeroportos que administra	53
5.1.5 Objetivo Estratégico 5 – Aumentar a participação das receitas não aeronáuticas no total das receitas da Infraero	57
5.1.6 Objetivo Estratégico 6 – Certificar aeroportos da rede Infraero conforme requisitos ISSO 9001, IAC 139-1001, IAC 107-1001/IAC 107-1011 e MCA 100-12	61
5.1.7 Objetivo Estratégico 7 – Priorizar investimentos em ampliação da infra-estrutura aeroportuária comprovadamente necessários à otimização da rede de aeroportos administrados pela Infraero	67
5.1.8 Objetivo Estratégico 8 – Elevar os princípios de Responsabilidade Social Empresarial (SER) nas práticas administrativa e comercial, e no discurso institucional da Infraero, apresentando aos <i>stakeholders</i> o seu compromisso com a RSE e o desenvolvimento sustentável	92

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

5.2 Desenvolvimento de Negócios e Serviços	98
5.3 Manutenção da Infra-estrutura	112
5.4 Responsabilidade Social Empresarial	114
5.5 Desenvolvimento Organizacional	124
<i>Anexo: Critérios para Cálculo dos Indicadores</i>	135

1. IDENTIFICAÇÃO

+ Nome completo e oficial

Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária – INFRAERO.

+ Natureza jurídica

Empresa Pública, dotada de personalidade jurídica de direito privado.

+ Vinculação ministerial

Ministério da Defesa.

+ Norma de criação e finalidade

Criação: Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972.

Absorção da TASA – Telecomunicações Aeronáuticas S.A.: Decreto 1691, de 08 de novembro de 1995.

Finalidade: Implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura 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. (Art. 4º Estatuto da INFRAERO).

Publicação no DOU do Estatuto da INFRAERO

- Consolidado pela Assembléia Geral Extraordinária em 03/10/2003 – Publicado no Diário Oficial da União nº 211, de 20/10/2003, Seção 1 – páginas 87 a 89.
- Alteração dos artigos 6º e 21, § 5º, pela Assembléia Geral Extraordinária em 13/04/2004 – Publicado no Diário Oficial da União nº 99, de 25/05/2004. Seção 1 – páginas 6 e 7.
- Alteração do artigo 6º, pela Assembléia Geral Extraordinária em 06/04/2005 – Publicado no Diário Oficial da União nº 77, de 25/04/2005. Seção 1 – página 7.
- Alteração do artigo 6º, pela Assembléia Geral Extraordinária em 26/10/2005 – Publicado no Diário Oficial da União nº 218, de 14/11/2005. Seção 1 – página 12.
- Alteração do artigo 6º, pela Assembléia Geral Extraordinária em 24/04/2007 – Publicado no Diário Oficial da União nº 95, de 18/05/2007. Seção 1 – página 17.
- Alteração do artigo 6º, pela Assembléia Geral Extraordinária em 03/10/2007 – Publicado no Diário Oficial da União nº 211, de 01/11/2007. Seção 1 – página 5/6.

Número do CNPJ

00.352.294/0001-10

Códigos no SIAFI

A INFRAERO é vinculada ao Ministério da Defesa sob o código de Unidade Orçamentária "52212" e código de identificação como Unidade Gestora no SIAFI " 125001".

Códigos das UJ abrangidas

Não consolida outras unidades.

Endereço completo da sede

Setor Comercial Sul – Quadra 04 – Bloco "A" N° 58

CEP 70304-902 – Brasília – DF

Telefone: (61) 3312-3222

Fac-símile: (61) 3321-0512

Endereço da página institucional na Internet

www.infraero.gov.br

Situação da unidade quanto ao funcionamento

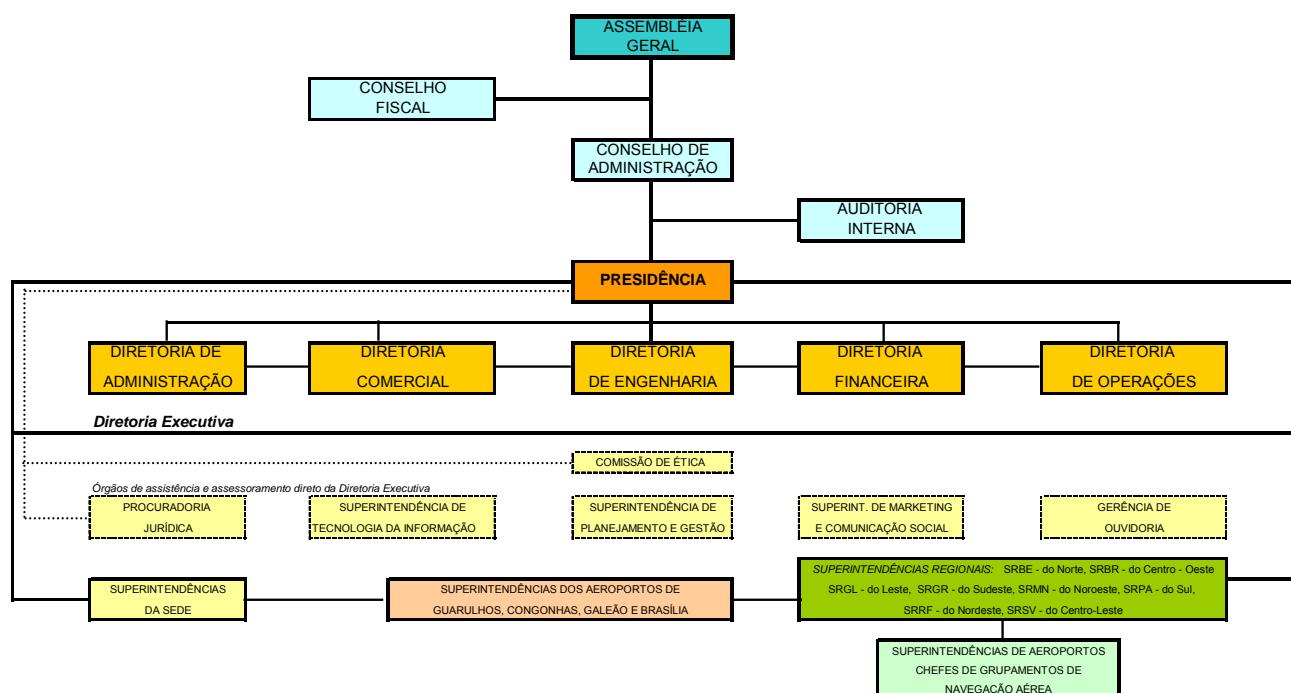
Em funcionamento.

Função de governo predominante

Transporte.

Norma(s) que estabeleceram a estrutura orgânica vigente em 2007

- Estatuto da INFRAERO – Seções I a V
- Ato Administrativo Nº 322/SEDE/2001, de 02/03/2001
- Ato Administrativo Nº 464/SEDE/2001, de 10/04/2001
- Ato Administrativo Nº 2071/PR/2007, de 09/11/2007
- NI – 7.01 (DRH)



A rede da INFRAERO é composta de 67 Aeroportos, 32 Terminais de Logística de Carga e 80 Estações de Apoio à Navegação Aérea. Com Sede em Brasília, está presente em todos os Estados da Federação, congregando uma força de trabalho composta de aproximadamente 28.700 profissionais - orgânicos e terceirizados.

Diretoria Executiva

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG



2. RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS

2.1 Papel da unidade na execução das políticas públicas

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - Infraero é uma Empresa Pública, dotada de personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, vinculada ao Ministério da Defesa, tendo sido constituída nos termos da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972. Sua finalidade é implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura 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.

A finalidade da Infraero também está respaldada nas determinações do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/1986), o qual estabelece que os aeródromos públicos serão construídos, operados, mantidos e explorados diretamente pela União, por empresa especializada da administração federal indireta, ou suas subsidiárias, ou ainda, mediante convênio com Estados ou Municípios.

Para que possa atender às necessidades da sociedade relativas à infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica de modo a contribuir para o desenvolvimento sustentável do Brasil, a atuação da Infraero deve estar harmonizada com os demais elos do sistema de aviação civil, os quais são apresentados na figura seguinte.



Ao investir, administrar, operar e manter 67 aeroportos, e 80 estações de navegação aérea, a Infraero responde por mais de 90% do tráfego aéreo brasileiro. Destaca-se, também, que na rede de aeroportos da Infraero existem 32 terminais de logística de carga, os quais operam com 100% da carga importada pelo modal aéreo. Tal cenário coloca a Infraero em posição de destaque no desenvolvimento social e econômico do país, principalmente nos aspectos relacionados à integração nacional e à redução das desigualdades regionais.

3. ESTRATÉGIA DE ATUAÇÃO

As estratégias para a realização da visão de futuro da INFRAERO estão harmonizadas com os objetivos do Governo Federal de garantir o desenvolvimento sustentável do Brasil.

Missão da INFRAERO

“Atender às necessidades da sociedade relativas à infraestrutura aeroportuária e aeronáutica de modo a contribuir para o desenvolvimento sustentável do Brasil, primando pela ética, eficiência, segurança e qualidade.”

Visão de Futuro da INFRAERO

“Empresa socialmente responsável, voltada para o cliente, integrada à sociedade, moderna, ágil, tecnologicamente atualizada, comprometida com o desenvolvimento sustentável do Brasil.”

Visão de Futuro dos Aeroportos

“Aeroportos voltados para o desenvolvimento econômico e social, elos de uma cadeia de logística, integrados à infraestrutura urbana, comprometidos com o desenvolvimento sustentável do Brasil.”

Objetivos Estratégicos

1. Elevar o nível de satisfação dos passageiros, *clientes carga*, concessionários e companhias aéreas buscando atingir patamares de excelência.
 2. Elevar o nível de satisfação de todos os colaboradores visando alcançar o comprometimento com as diretrizes corporativas.
 3. Zelar pelo equilíbrio econômico e financeiro da Empresa.
 4. Manter a auto-suficiência financeira da rede de aeroportos que administra.
 5. Aumentar a participação das receitas não aeronáuticas no total das receitas da INFRAERO.
 6. Certificar aeroportos da rede INFRAERO conforme requisitos ISO 9001, IAC 139-1001, IAC 107-1001/IAC-107-1011 e MCA 100-12.
 7. Priorizar investimentos em ampliação da infra-estrutura aeroportuária comprovadamente necessários à otimização da rede de aeroportos administrados pela INFRAERO.
 8. Elevar os princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativa e comercial, e no discurso institucional da INFRAERO, apresentando aos *stakeholders* o seu compromisso com a RSE e o desenvolvimento sustentável.
-

Estratégias Corporativas

1. Promover ações e implementar projetos que agreguem valor aos clientes, visando ao aumento do nível de satisfação.
2. Promover ações de valorização dos colaboradores.
3. Promover ações visando a redução do déficit dos negócios que apresentam margem líquida negativa.
4. Rever a arquitetura organizacional da Empresa.
5. Rever modelo tarifário vigente.
6. Rever a política de atualização dos preços e tarifas praticados pela INFRAERO.
7. Promover ações que garantam a auto-suficiência financeira da rede de aeroportos da INFRAERO, buscando diminuir o número de aeroportos/grupamentos de navegação aérea deficitários.
8. Implementar política comercial que contemple todos os negócios desenvolvidos pela Empresa.
9. Aumentar a competitividade no negócio de logística de carga, ampliando a participação no mercado.
10. Adequar o mix de atividades comerciais também em função das demandas da população fixa do aeroporto, visando o aumento da receita decorrente do varejo aeroportuário.
11. Priorizar a alocação de recursos aos processos finalísticos, em especial aos relacionados às certificações exigidas pelos órgãos reguladores do sistema de aviação civil.
12. Fomentar a reavaliação da rede aeroportuária brasileira, objetivando sua otimização com a redefinição dos aeroportos de interesse de tráfego internacional, nacional, regional, de interesse da integração e desenvolvimento nacional, e de alternativa para a aviação civil, identificando claramente os "aeroportos hubs".
13. Rever os investimentos estratégicos em função da manutenção e da otimização da rede aeroportuária administrada pela INFRAERO.
14. Adequar os investimentos estratégicos em função do impacto nos custos de operação e manutenção da infra-estrutura aeroportuária, principalmente custo de pessoal.

Estratégias Corporativas (continuação)

15. Direcionar investimentos visando fortalecer os Aeroportos com maior potencial comercial.
 16. Priorizar investimentos na manutenção da infra-estrutura, visando aumentar a sua vida útil e a disponibilidade operacional.
 17. Definir e difundir as políticas relacionadas à RSE como premissa para um processo de aprendizado e construção coletiva envolvendo todas as áreas.
-

Diante da importância da INFRAERO como implementadora das políticas públicas, enquanto empresa estatal do setor de aviação civil, a Direção da Empresa procura manter seus instrumentos de planejamento atualizados e em perfeita harmonia com as diretrizes do Governo Federal.

O Planejamento Empresarial da Infraero apresenta a formulação estratégica da Empresa, bem como a definição de objetivos estratégicos, estratégias corporativas, metas, planos funcionais dos negócios e planos de ação das áreas de suporte, os quais contemplam projetos e ações necessários para conduzir a Empresa para:

- a excelência operacional
- a melhoria do seu desempenho econômico-financeiro, e
- o fortalecimento da gestão dos seus negócios.

O Planejamento 2007, ao ser concebido com base neste tripé, procurou oferecer aos responsáveis pelos controles de governança da Empresa, mecanismos que facilitem a complexa tarefa de garantir o equilíbrio entre as demandas sociais relacionadas à implementação das políticas públicas estabelecidas pelo Governo Federal e a sustentabilidade financeira dos negócios da INFRAERO.

A definição dos objetivos da Empresa buscou contemplar diversas perspectivas da gestão empresarial: clientes/negócios, colaboradores, finanças, processos, investimentos e responsabilidade social empresarial. O quadro a seguir apresenta a relação entre os objetivos, estratégias e metas da Infraero:

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Objetivo Estratégico	Estratégia Corporativa	Meta Corporativa
1. Elevar o nível de satisfação dos passageiros, clientes carga, concessionários e companhias aéreas buscando atingir patamares de excelência.	1. Promover ações e implementar projetos que agreguem valor aos clientes, visando ao aumento do nível de satisfação.	Meta 1.1: Elevar o nível de satisfação dos clientes Passageiros, Pilotos, Companhias Aéreas, Concessionários e Clientes Carga, medido por meio de pesquisa de satisfação comparada ao resultado do ano de 2004.
2. Elevar o nível de satisfação de todos os colaboradores visando alcançar o comprometimento com as diretrizes corporativas.	2. Promover ações de valorização dos colaboradores.	Meta 2.1: Produtividade igual ou superior a R\$ 217,0 mil por colaborador orgânico Meta 2.2: Produtividade igual ou superior a R\$ 88,5 mil por colaborador orgânico e terceirizado
3. Zelar pelo equilíbrio econômico e financeiro da Empresa.	3. Promover ações visando a redução do déficit dos negócios que apresentam margem líquida negativa. 4. Rever a arquitetura organizacional da Empresa. 5. Rever modelo tarifário vigente. 6. Rever a política de atualização dos preços e tarifas praticados pela INFRAERO. 15. Direcionar investimentos visando fortalecer os Aeroportos com maior potencial comercial.	Meta 3.1: Retorno sobre o Patrimônio Líquido igual ou superior a 82,0% Meta 3.2: Margem EBTIDA igual ou superior a 20,9% Meta 3.3: Margem Bruta LOA (Logística de Operações com Aeronaves) igual ou superior a 40,5% Meta 3.4: Margem Bruta LOP (Logística de Operações com Passageiros) igual ou superior a 66,8% Meta 3.5: Margem Bruta LCI (Logística de Carga Internacional) igual ou superior a 66,3% Meta 3.6: Participação dos custos indiretos e despesas administrativas da Sede em relação à Receita Líquida, igual ou inferior a 48,5% Meta 3.7: Obter um percentual de inadimplência menor ou igual a 2,5% da receita comercial faturada
4. Manter a auto-suficiência financeira da rede de aeroportos que administra.	7. Promover ações que garantam a auto-suficiência financeira da rede de aeroportos da INFRAERO, buscando diminuir o número de aeroportos/grupamentos de navegação aérea deficitários.	Meta 4.1: Redução do prejuízo operacional de 38 dependências em relação ao ano de 2006 Meta 4.2: Despesa operacional de cada dependência igual ou inferior a 100% do orçado
5. Aumentar a participação das receitas não aeronáuticas no total das receitas da INFRAERO.	8. Implementar política comercial que contemple todos os negócios desenvolvidos pela Empresa. 9. Aumentar a competitividade no negócio de logística de carga, ampliando a participação no mercado. 10. Adequar o mix de atividades comerciais também em função das demandas da população fixa do aeroporto, visando o aumento da receita decorrente do varejo aeroportuário.	Meta 5.1: Aumentar a receita comercial em 10% Meta 5.2: Aumentar 10% a receita dos estacionamentos dos aeroportos onde o GEST será implantado Meta 5.3: Aumentar a receita de telecomunicações em 10% Meta 5.4: Aumentar a receita comercial de novos negócios em 10%
6. Certificar aeroportos da rede INFRAERO conforme requisitos ISO 9001, IAC 139-1001, IAC 107-1001/IAC-107-1011 e MCA 100-12.	11. Priorizar a alocação de recursos aos processos finalísticos, em especial aos relacionados às certificações exigidas pelos órgãos reguladores do sistema de aviação civil.	Meta 6.1: Atender, em 70% dos aeroportos definidos, os requisitos necessários para a habilitação documental do aeroporto, na fase de consulta preliminar do processo de Certificação Operacional, conforme as IAC 139-1001 e 139-1002 Meta 6.2: Atender, em 70% dos aeroportos definidos, os requisitos para conclusão do Manual de Operações do Aeroporto – MOA, conforme IAC 139-1001 Meta 6.3: Implantar, em determinados aeroportos, todas as etapas do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO, conforme IAC 139-1001 e 139-1002 Meta 6.4: Implantar, em determinados aeroportos, o Programa de Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo, conforme as diretrizes do MCA 100-12 Meta 6.5: Certificar o Sistema de Gestão da Qualidade, em 12 aeroportos definidos, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000 Meta 6.6: Manter a certificação do Sistema de Gestão da Qualidade, em 19 aeroportos certificados em 2006, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000
7. Priorizar investimentos em ampliação da infra-estrutura aeroportuária comprovadamente necessários à otimização da rede de aeroportos administrados pela INFRAERO.	12. Fomentar a reavaliação da rede aeroportuária brasileira, objetivando sua otimização com a redefinição dos aeroportos de interesse de tráfego internacional, nacional, regional, de interesse da integração e desenvolvimento nacional, e de alternativa par 13. Rever os investimentos estratégicos em função da manutenção e da otimização da rede aeroportuária administrada pela INFRAERO. 14. Adequar os investimentos estratégicos em função do impacto nos custos de operação e manutenção da infra-estrutura aeroportuária, principalmente custo de pessoal. 16. Priorizar investimentos na manutenção da infra-estrutura, visando aumentar a sua vida útil e a disponibilidade operacional.	Meta 7.1: Executar os investimentos selecionados com recursos disponíveis
8. Elevar os princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativa e negocial, e no discurso institucional da INFRAERO, apresentando aos stakeholders o seu compromisso com a RSE e o desenvolvimento sustentável.	17. Definir e difundir as políticas relacionadas à RSE como premissa para um processo de aprendizado e construção coletiva envolvendo todas as áreas.	Meta 8.1: Alcançar o 3º estágio para, pelo menos dois, dos temas que ainda se encontram no 2º estágio dos indicadores Ethos de RSE. Meta 8.2: Obter Licença de Operação – LO para 5 aeroportos da rede, emitida por órgão ambiental. Meta 8.3: Consumo de água igual ou inferior a 39,7 litros/passageiro Meta 8.4: Implantar o Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica – GCE Meta 8.5: Implantar novos índices de consumo de energia elétrica

A gestão do setor aéreo brasileiro e o modelo de administração aeroportuária foram alvo de duras críticas em 2007. Foi um ano em que os meios de comunicação atuaram de forma bastante hostil em relação à Infraero e a todo o setor de aviação. Não houve espaço para ação pró-ativa junto aos meios de comunicação, somente reativa, no sentido de responder aos questionamentos e defender a Empresa como instituição.

Ademais, o exercício de 2007 foi marcado por mudanças institucionais no setor de aviação civil brasileiro, com as substituições do presidente do Conselho de Aviação Civil (CONAC) e do Ministro da Defesa, a mudança na direção da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a troca no comando Infraero, e a criação da Secretaria de Aviação Civil, no âmbito do Ministério da Defesa, para auxiliar na coordenação e supervisão dos órgãos e entidades responsáveis pela gestão, regulação e fiscalização da aviação civil, da infra-estrutura aeroportuária e da infra-estrutura de navegação aérea civis.

A turbulência desse cenário afetou fortemente a gestão da Infraero, impactando no cumprimento das metas estabelecidas para o exercício. No entanto, a Infraero melhorou seu desempenho operacional em relação ao exercício de 2006, à semelhança do ocorrido no exercício anterior. Esses resultados decorreram, principalmente, do aumento da demanda de aeronaves, passageiros e carga aérea, ocasionando melhoria dos níveis de receitas.

O movimento de aeronaves apresentou o melhor desempenho em 10 anos, com crescimento de 6,4%, chegando a 2,0 milhões de operações. Na mesma linha, o movimento de passageiros cresceu 8,2%, em relação a 2006, chegando a 110,6 milhões e a carga aérea de importação e exportação obteve variação de 17,6%, com 689,1 mil toneladas.

A ampliação e a modernização da infra-estrutura aeroportuária brasileira continuaram a ser priorizadas, em 2007, pelo Governo Federal, e a INFRAERO exerceu papel fundamental na realização das metas estabelecidas para as organizações públicas que atuam no setor de aviação civil.

A INFRAERO manteve, em 2007, sua orientação estratégica voltada a suprir as necessidades de investimentos impostas pelo aumento da demanda nos aeroportos brasileiros, e à manutenção da qualidade, segurança, conforto e eficiência operacional da rede de aeroportos e unidades de navegação que administra, zelando pelo equilíbrio econômico-financeiro.

Ao encontro da necessidade de manter a infra-estrutura aeroportuária adequada ao crescimento da demanda, o destaque do ano foi a inclusão das obras de ampliação e modernização dos principais aeroportos do País no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, o que está possibilitando a realização de importantes investimentos voltados ao aumento da capacidade instalada, à melhoria da segurança e da qualidade dos serviços prestados aos clientes e usuários dos serviços aeroportuários.

Embora a INFRAERO tenha recebido aporte de capital realizado pela União para acelerar a realização de alguns empreendimentos, o financiamento de grande parte dos investimentos e de todo o custeio é fruto da gestão de seus negócios.

A fim de garantir a operacionalidade e a segurança compatível com as necessidades do País, os investimentos foram direcionados aos aeroportos com maior grau de comprometimento da capacidade de tráfego de aeronaves, passageiros e carga, bem como àqueles de interesse estratégico do Governo Federal.

Além de estar atenta ao crescimento quantitativo da demanda, a INFRAERO se preocupou, em 2007, em conhecer a qualidade dessa demanda, seus anseios e o nível de satisfação dos serviços que presta por meio da realização de pesquisa de satisfação e de pesquisa de identificação de perfil de passageiro.

Garantir a segurança de milhares de passageiros que transitam diariamente pelos aeroportos brasileiros é preocupação constante da INFRAERO. Sistemas e equipamentos modernos e a realização ininterrupta de treinamentos são ferramentas utilizadas para a execução bem sucedida desse trabalho, oferecendo um nível de segurança adequado ao grau e ao padrão de ameaça a que o Brasil está submetido, proporcionando tranquilidade aos usuários e às empresas aéreas, e contribuindo para a proteção da aviação civil internacional.

No ano de 2007 a Empresa priorizou ações voltadas à segurança operacional de sua infra-estrutura aeroportuária em diversos segmentos, que englobam a capacitação de pessoal para o controle de tráfego aéreo e prevenção de acidentes; a realização de obras e serviços de engenharia que aumentam a segurança das operações aeroportuárias e aeronáuticas; até a realização de investimentos em equipamentos dos sistemas de proteção ao voo, tais como consoles operacionais, rádios transceptores, *no-break's*, de UPS (*Uninterruptible Power Supply*), analisadores de energia.

A rede de 32 Terminais de Logística de Carga administrada pela INFRAERO registrou um crescimento de 15,2% em tonelagem de cargas importadas, exportadas e carga nacional. O volume total de cargas passou de 780.997 toneladas, em 2006, para 889.728, em 2007, representando recorde histórico na movimentação de cargas.

Este aumento de atividade está respaldado por ações estratégicas, em investimentos em novos armazéns, tecnologia da informação e controle, equipamentos de manuseio de carga, e capacitação profissional, que permitem que a Empresa possa suportar novas demandas, com infra-estrutura capaz de estar sempre à frente das necessidades do mercado.

Os grandes investimentos em infra-estrutura e segurança realizados pela Infraero não impediram a realização de investimentos sociais, materializados na manutenção dos Projetos Sociais, que atendem a pessoas do entorno dos aeroportos.

4. GESTÃO DE PROGRAMAS E AÇÕES

4.1. Programas

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO participa de três programas distintos do Plano Plurianual de Investimentos – PPA:

- Segurança de Vôo e Controle do Espaço Aéreo Brasileiro;
- Desenvolvimento da Infra-Estrutura Aeroportuária;
- Investimentos das Empresas Estatais em Infra-Estrutura de Apoio.

4.1.1. Programa: 0623 – Segurança de Vôo e Controle do Espaço Aéreo Brasileiro

4.1.1.1. Dados Gerais

- *Tipo de Programa:* finalístico.
- *Objetivo Geral:* proporcionar circulação segura e eficiente ao tráfego aéreo civil e militar no espaço aéreo sob a jurisdição do Brasil.
- *Gerente do Programa:* Élcio Picchi (Ministério da Defesa).
- *Gerente Executivo:* Marcos Fiuza (Ministério da Defesa).
- *Indicadores:* percentual do espaço aéreo monitorado e índice de acidentes aeronáuticos.
- *Público-alvo:* empresas aéreas, operadores de aeronaves civis e militares, pilotos civis e militares, unidades aéreas das Forças Armadas, usuários ou assinantes dos serviços e sistemas de telecomunicações aeronáuticas, de informações aeronáuticas, de meteorologia aeronáutica, de busca e salvamento e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

4.1.1.2. Principais Ações do Programa

Diante da necessidade de garantir o controle efetivo do espaço aéreo brasileiro, provendo segurança e eficiência do tráfego aéreo civil e militar, visando atender ao crescimento do tráfego aéreo relativo à aviação doméstica e internacional, acompanhar a evolução tecnológica das aeronaves, dos meios de controle do espaço aéreo e das comunicações do Comando da Aeronáutica, atendendo às normas e recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional, foi criada a ação 2041 – Manutenção dos Sistemas de Proteção ao Vôo de responsabilidade da INFRAERO.

4.1.1.3. Gestão das ações

4.1.1.3.1. Ação: 2041 – Manutenção dos Sistemas de Proteção ao Vôo

4.1.1.3.1.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Atividade.
- *Finalidade:* promover a proteção ao vôo e a segurança do tráfego no espaço aéreo sob jurisdição do Brasil.
- *Descrição:* pagamento de bens, equipamentos e serviços de manutenção dos sistemas de proteção ao vôo e segurança do tráfego aéreo, apoiado por um conjunto de equipamentos aeronáuticos, bem como a aquisição de equipamentos para as Estações Meteorológicas de Altitude (EMA).
- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.
- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* DONA – Superintendência de Navegação Aérea.
- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.1.3.1.2. Resultados

As ações de manutenção dos sistemas de proteção ao vôo são executadas de forma direta, sem parcerias e por meio do orçamento de investimentos da INFRAERO com recursos próprios. Tais investimentos são complementares aos do Comando da Aeronáutica - COMAER, voltados à recomposição e manutenção da infra-estrutura implantada (Art. 18 e 21 da Lei Compl. nº 97 e § 6º Art. 8º da Lei 11.182), decorrentes dos serviços de operação e manutenção da navegação aérea, prestados pela INFRAERO ao COMAER (Estatuto Social Inciso II do Art. 9º).

Tabela 4.1.1.3.1.2 – Metas e resultados da ação no exercício

AÇÃO	DESCRIÇÃO	2007	
		PREVISTO LOA	REALIZADO
0623	PROGRAMA DE SEGURANÇA DE VÔO E CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO		
2041	AÇÕES DE MANUTENÇÃO DOS SISTEMAS DE PROTEÇÃO AO VÔO	1.695.919	1.568.306
0623.2041.0010	REGIÃO NORTE	265.535	262.843
0623.2041.0020	REGIÃO NORDESTE	67.453	64.894
0623.2041.0030	REGIÃO SUDESTE	780.619	746.651
0623.2041.0040	REGIÃO SUL	189.806	186.794
0623.2041.0050	REGIÃO CENTRO-OESTE	392.506	307.124

Na tabela 4.1.1.3.1.2, está demonstrada a execução financeira de cada ação. A seguir apresenta-se algumas considerações a respeito dos resultados de 2007:

- **Região Norte:** os investimentos realizados na região norte atingiram 99% do valor orçado. Foram adquiridos equipamentos para melhoria das salas de comunicação dos aeroportos e dos Grupamentos de Navegação Aérea - GNA da região, tais como consoles operacionais, rádios transceptores, centrais de ar, condicionadores de ar, dentre outros.

- **Região Nordeste:** realizaram-se na região nordeste 96% do valor previsto para o ano de 2007. Foram adquiridos sistemas RAT para gravação das comunicações da navegação aérea, transceptores de rádio, condicionadores de ar e *nobreaks* para salas de comunicação, roçadeiras para uso nas áreas verdes dos Grupamentos de Navegação Aérea - GNA, dentre outros.

- **Região Sudeste:** os investimentos realizados na região sudeste atingiram 96% do montante previsto. Foram adquiridos condicionadores de ar para permitir o contínuo funcionamento dos equipamentos de navegação aérea, equipamentos de UPS (*Uninterruptible Power Supply*) para o funcionamento ininterrupto dos equipamentos de navegação aérea, terminais de vídeo para meteorologia, *nobreaks*, dentre outros.

- **Região Sul:** os investimentos realizados na região sul atingiram 98% do valor orçado. Foram adquiridos condicionadores de ar para devida proteção dos equipamentos de navegação aérea, consoles de circuito fechado de TV para monitoramento e controle de entrada de pessoas nas áreas restritas de navegação, móveis e utensílios diversos para equipar a torre de controle do Aeroporto de Navegantes, dentre outros.

- **Região Centro-Oeste:** foram executados 78% dos investimentos previsto para a Região Centro-Oeste. Pode-se destacar a aquisição de condicionadores de ar para salas com equipamentos de navegação aérea, *nobreaks*, analisadores de energia, móveis e utensílios diversos para equipar as áreas de navegação, dentre outros.

As justificativas destas ações foram inseridas no Sistema de Informações das Estatais - SIEST e no SIGPlan no dia 25/01/2008.

4.1.2. Programa: 0631 – Desenvolvimento da Infra-Estrutura Aeroportuária

4.1.2.1. Dados Gerais

- *Tipo de Programa:* finalístico.
- *Objetivo Geral:* aumentar a capacidade e melhorar a eficiência do sistema de infra-estrutura aeroportuária brasileira.
- *Gerente do Programa:* Sérgio Gaudenzi (Presidente INFRAERO).
- *Gerente Executivo:* Mauro Roberto (Superintende de Controladoria - Diretoria Financeira - INFRAERO).
- *Indicador:* Percentual do grau de desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária.

Em 2007, o indicador “Percentual do grau de desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária” encerrou o ano com 39,02%. O baixo desempenho decorreu, principalmente, em virtude da paralisação de obras decididas pelas empresas contratadas em decorrência de retenção cautelar de valores das medições, interpostas pelo TCU nas obras dos Aeroportos de Goiânia e Vitória e pela substituição de empresa no consórcio construtor que realiza a obra do Aeroporto de Macapá, também determinada pelo TCU, como também, atrasos no processo licitatório em algumas obras.

- *Público-alvo:* usuários do sistema aeroportuário brasileiro.

4.1.2.2. Principais Ações do Programa

A implementação das ações do programa de desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária visa proporcionar o desenvolvimento sócio-econômico nacional por meio da continuidade da expansão e modernização da infra-estrutura aeroportuária, apoiando as empresas no escoamento de suas produções, aumentando as opções de acesso ao território nacional, beneficiando a indústria do turismo, promovendo a integração regional como parte essencial da inserção competitiva do país no MERCOSUL e estabelecendo opções de acesso de aeronaves militares em todo o país como fator de integração, desenvolvimento e defesa nacional. As ações mais significativas no programa, cuja gestão é da INFRAERO, são:

- Manutenção da Infra-Estrutura Aeroportuária.

- Construção de Terminal de Passageiros, de Sistemas de Pistas e Pátios, de Estacionamento de Veículos e de Sistema Viário Interno no Aeroporto de Goiânia.
- Construção de Terminal de Passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá.
- Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Santos Dumont.
- 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.
- Expansão da Infra-Estrutura Aeroportuária do Aeroporto Internacional de João Pessoa.
- Construção de Terminal de Passageiros, de Torre de Controle e de Sistema de Pista do Aeroporto de Vitória.
- Adequação e Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional de Guarulhos.
- Adequação do Terminal de Passageiros, do Sistema Viário e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional de Congonhas.
- Recuperação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional do Galeão.

4.1.2.3. Gestão das ações

4.1.2.3.1. Ação: 4099 – Manutenção da Infra-Estrutura Aeroportuária

4.1.2.3.1.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Atividade.
- *Finalidade:* manter e atualizar as instalações aeroportuárias sob a jurisdição da INFRAERO em condições adequadas de utilização.
- *Descrição:* pagamento de bens, equipamentos e despesas de serviços essenciais à manutenção das instalações dos aeroportos administrados pela INFRAERO.
- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.

- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* DO – Diretoria de Engenharia e DE – Diretoria de Engenharia.
- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.2.3.1.2. Resultados

Constituem-se de investimentos imprescindíveis à operacionalidade das atividades aeroportuárias, principalmente, quanto aos aspectos voltados a segurança, conforto dos passageiros e dos demais usuários dos aeroportos administrados pela INFRAERO.

As ações de manutenção da infra-estrutura aeroportuária são executadas de forma direta, sem parcerias e por meio do orçamento de investimentos da INFRAERO com recursos próprios e ATAERO - Adicional de Tarifa Aeroportuária (Leis nº 7920/89 e 8399/92).

Tabela 4.1.2.3.1.2 - Metas e resultados da ação no exercício

AÇÃO	DESCRIÇÃO	2007	
		PREVISTO LOA	REALIZADO
0631	DESENVOLVIMENTO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA		
4099	MANUTENÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	345.083.489	185.585.803
0631.4099.0010	REGIÃO NORTE	80.222.810	35.365.466
0631.4099.0020	REGIÃO NORDESTE	49.418.999	27.378.155
0631.4099.0030	REGIÃO SUDESTE	151.744.713	74.716.659
0631.4099.0040	REGIÃO SUL	23.179.605	11.500.109
0631.4099.0050	REGIÃO CENTRO-OESTE	40.517.362	36.625.414

Na tabela 4.1.2.3.1.2, está demonstrada a execução financeira de cada ação. Segue abaixo, considerações a respeito dos resultados de 2007:

- **Região Norte:** na região norte, os investimentos realizados atingiram 44% do montante previsto. Atrasos nos processos licitatórios devido a maiores exigências formais, técnicas e de controle para implantação de sinalização vertical no Aeroporto de Palmas, na aquisição de material e equipamentos para instalação de rede de informática em diversos aeroportos, dentre outros, impactaram sua total realização. Tais investimentos terão continuidade no decorrer do exercício de 2008.

Em relação aos equipamentos de raios-X de bagagem de mão, raios-X de porão e pórtil detector de metal, sua aquisição ocorreu de forma parcial, passando para 2008 a entrega do restante dos equipamentos ser.

Foram realizadas obras de manutenção e adquiridos equipamentos diversos utilizados em atividades operacionais e de segurança de vários aeroportos da região com destaque para a aquisição de transelevadores para automação do Terminal de Cargas de Manaus, a substituição do balizamento luminoso e a recuperação de pistas no Aeroporto de Porto Velho, ambulâncias para o Aeroporto de Rio Branco e a ampliação e manutenção do pátio de aeronaves cargueiras no Aeroporto de Manaus.

• **Região Nordeste:** os investimentos realizados atingiram 55% do montante previsto. Sua total realização não foi possível devido, principalmente, ao atraso no processo licitatório para contratação de obras ou aquisição de equipamentos, como exemplos, equipamentos para movimentação de carga no Terminal de Cargas do Aeroporto de Fortaleza, o recapeamento da pista do Aeroporto de Salvador, equipamentos, mobiliários e balcão de informações para o novo terminal do Aeroporto de João Pessoa, obra concluída em novembro de 2007 e em fase de recebimento definitivo, dentre outros. Tais investimentos serão realizados no decorrer do exercício de 2008.

Ainda em relação aos equipamentos, a aquisição de raios-X de bagagem de mão, raios-X de porão e pórtil detector de metal, cujas aquisições estavam previstas para 2007, ocorreu de forma parcial devido aos atrasos na concorrência internacional ou nos processos de definições técnicas e deverão ser adquiridos no decorrer do exercício de 2008.

Foram realizadas obras de manutenção e adquiridos equipamentos diversos utilizados em atividades operacionais e de segurança de vários aeroportos da região, com destaque para a revitalização dos VOR/DME do Aeroporto de Salvador, a instalação do novo sistema de balizamento luminoso da pista do Aeroporto de Recife, o recapeamento e recuperação do pavimento e a sinalização horizontal da pista, acostamento, *stopway* e *taxiways* do Aeroporto de São Luís, obra que irá prosseguir no ano de 2008, como também, obras e serviços de infra-estrutura para instalação do sistema de pouso por instrumento – ILS no Aeroporto de Natal.

• **Região Sudeste:** os investimentos realizados 51% abaixo do orçado na Região Sudeste explicam-se, principalmente, pelo atraso nos processos licitatórios devido à complexidade de alguns processos, bem como pela interposição de recursos administrativos por parte das licitantes, fato que aumentou o tempo de processamento das licitações. Pode-se citar a aquisição e instalação de painel

de média tensão no Aeroporto de Congonhas, a recuperação da sinalização horizontal dos Aeroportos de Ponta Porã, Campo Grande e Corumbá e a revitalização da sinalização horizontal e das vias de serviço de pátio de manobras do Aeroporto de Guarulhos. Tais investimentos serão realizados no decorrer do exercício de 2008.

Outro fator que ocasionou a baixa realização no exercício é que algumas obras foram iniciadas no final do ano de 2007 tendo seu término prorrogado para 2008, pode-se citar a recuperação da camada porosa de atrito da pista principal e auxiliar do Aeroporto Santos-Dumont, a execução da infra-estrutura com fornecimento e instalação de equipamentos SIV e SISO, a reforma de pavimentos com substituição de juntas metálicas do Aeroporto do Galeão, a recuperação da cobertura do Terminal de Cargas do Aeroporto de Campinas, dentre outros.

Em relação aos equipamentos de raios-X de bagagem de mão, raios-X de porão e pórtico detector de metal, sua aquisição ocorreu de forma parcial, devendo o restante dos equipamentos ser entregues em 2008.

Foram realizados na região diversos empreendimentos, com destaque para as obras e serviços de infra-estrutura e instalação de ILS no Aeroporto de Campinas, a revisão do sistema de balizamento da pista do Aeroporto de Guarulhos, a execução da infra-estrutura para instalação de radar e torre de radar no Aeroporto de Macaé, a reforma e construção para cumprimento de normas internacionais de área no Terminal de Cargas para cargas perigosas no Aeroporto de Guarulhos, a modernização do sistema DAI no Aeroporto de Guarulhos, dentre outros.

• **Região Sul:** os investimentos realizados na região atingiram 50% do montante previsto. Atrasos nos processos licitatórios devido a maiores exigências formais, técnicas e de controle impossibilitaram a realização de alguns investimentos em 2007, fato ocorrido na obra de complementação da terraplanagem para infra-estrutura do sistema de pouso por instrumento – ILS no Aeroporto de Curitiba. Tal investimento será realizado no decorrer do exercício de 2008.

Outro fator que ocasionou a baixa realização no exercício foi o início de algumas obras no final de 2007 tendo seu término prorrogado para 2008, cita-se a pintura da pista e pátio do Aeroporto de Porto Alegre, a recuperação do revestimento superficial do Aeroporto de Curitiba, a cobertura das valas de drenagem nas laterais das pistas do Aeroporto de Florianópolis, a obra de infra-estrutura para instalação de ILS no Aeroporto de Porto Alegre.

Ainda em relação aos equipamentos, a aquisição de raios-X de bagagem de mão, raios-X de porão e pórtico detector de metal, cujas aquisições estavam previstas para 2007, ocorreu de forma parcial devido aos atrasos na concorrência internacional ou nos processos de definições técnicas e deverão ser adquiridos no decorrer do exercício de 2008.

Vários empreendimentos foram executados no decorrer do exercício de 2007 na região, pode-se destacar a instalação de sinalização vertical luminosa nos Aeroportos de Pelotas, Bagé e Uruguaiana, a instalação da climatização no terminal de passageiros do Aeroporto de Navegantes, a recuperação do subsistema de nobreak do Aeroporto de Curitiba, a recuperação do revestimento superficial da pista dos Aeroportos de Porto Alegre, Navegantes e Foz do Iguaçu, a instalação de cerca perimetral patrimonial no Aeroporto de Forquilha, dentre outros.

- **Região Centro-Oeste:** os investimentos realizados na região centro-oeste atingiram 90% do valor orçado. Foram executados diversos empreendimentos, com destaque para a implantação da sinalização vertical da pista e reforma das instalações sanitárias do Aeroporto de Brasília, a recuperação da pavimentação de *taxiway* e drenagem superficial do Aeroporto de Cuiabá, a recuperação do pátio de aeronaves e do sistema de macrodrenagem, a implantação do balizamento noturno e sinalização vertical luminosa do pátio de aeronaves do Aeroporto de Corumbá, a construção de alambrado e cerca perimetral no Aeroporto de Cuiabá, dentre outros.

Em relação aos equipamentos de raios-X de bagagem de mão, raios-X de porão e pórtico detector de metal, sua aquisição ocorreu de forma parcial, devendo o restante dos equipamentos ser entregues em 2008.

As justificativas destas ações foram inseridas no Sistema de Informações das Estatais – SIEST e no SIGPlan no dia 25/01/2008.

4.1.2.3.2. Ação: Ampliação, Adequação e Modernização

4.1.2.3.2.1. Ação: 1F52 – Construção de Terminal de Passageiros, de Sistemas de Pistas e Pátios, de Estacionamento de Veículos e de Sistema Viário Interno no Aeroporto de Goiânia

4.1.2.3.2.1.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Projeto.

- *Finalidade:* prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela INFRAERO, garantindo a disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária aos usuários do sistema.

- *Descrição:* construção do novo terminal de passageiros, pátio de estacionamento de aeronaves, pistas de taxiamento, estacionamento público de veículos, acesso viário, edificações de apoio e demais obras complementares, consultoria e apoio técnico à fiscalização e ações de meio ambiente.

- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.

- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* DEEP – Superintendência de Empreendimentos de Engenharia.

- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.2.3.2.2. Ação: 1F53 – Construção de Terminal de Passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá

4.1.2.3.2.2.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Projeto.

- *Finalidade:* prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela INFRAERO, garantindo a disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária aos usuários do sistema.

- *Descrição:* construção do novo terminal de passageiros e obras complementares, consultoria e apoio técnico à fiscalização, remanejamento de residências e ações de meio ambiente.

- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.

- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* DEEP – Superintendência de Empreendimentos de Engenharia.

- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.2.3.2.3. Ação: 1F54 – Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Santos Dumont

4.1.2.3.2.3.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Projeto.

- *Finalidade:* prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela INFRAERO, garantindo a disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária aos usuários do sistema.

- *Descrição:* ampliação e reforma do terminal de passageiros, dos sistemas de pistas e pátios e obras complementares, consultoria técnica e apoio à fiscalização e ações de meio ambiente.

- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.

- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* DEEP – Superintendência de Empreendimentos de Engenharia.

- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.2.3.2.4. Ação: 1F55 – Execução de Terraplanagem, Pavimentação, Drenagem, Sinalização Horizontal e de Obras de Infra-Estrutura de Sistemas de Auxílio e Proteção ao Vôo do Novo Complexo Aeroportuário em São Gonçalo do Amarante

4.1.2.3.2.4.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Projeto.

- *Finalidade:* prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela INFRAERO, garantindo a disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária aos usuários do sistema.

- *Descrição:* realização de obras e serviços de engenharia no novo complexo aeroportuário da grande Natal, readequação dos projetos de pistas, pátios, acessos, drenagem e sistemas de auxílio e proteção ao vôo e execução dos serviços de desmatamento e terraplanagem referentes à readequação dos projetos de pistas e pátios, pavimentação, drenagem, proteção vegetal, sinalização horizontal e infra-estrutura dos sistemas de auxílio e proteção ao vôo, construção do novo terminal de passageiros, obras complementares, consultoria técnica e apoio à fiscalização e ações de meio ambiente.

- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.

- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* DEEP – Superintendência de Empreendimentos de Engenharia.

- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.2.3.2.5. Ação: 1F61 – Expansão da Infra-Estrutura Aeroportuária do Aeroporto Internacional de João Pessoa

4.1.2.3.2.5.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Projeto.
- *Finalidade:* prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela INFRAERO, garantindo a disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- *Descrição:* reforma e ampliação do terminal de passageiros, reforço da pista de pouso 16/34, pista de taxiamento, pátios de estacionamento de aeronaves e obras complementares.
- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.
- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* DEEP – Superintendência de Empreendimentos de Engenharia.
- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.2.3.2.6. Ação: 1J95 – Construção de Terminal de Passageiros, de Torre de Controle e de Sistema de Pista do Aeroporto de Vitória

4.1.2.3.2.6.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Projeto.
- *Finalidade:* prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela INFRAERO, garantindo a disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- *Descrição:* construção do novo terminal de passageiros, torre de controle, central de utilidades, sistema de pista 01/19 e obras complementares, consultoria técnica, apoio à fiscalização e ações de meio ambiente.
- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.
- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* DEEP – Superintendência de Empreendimentos de Engenharia.
- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.2.3.2.7. Ação: 1J99 – Adequação e Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional de Guarulhos

4.1.2.3.2.7.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Projeto.
- *Finalidade:* prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela INFRAERO, garantindo a disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- *Descrição:* implantação, adequação, ampliação e revitalização do sistema de pátios e pistas, recuperação e revitalização do sistema de macrodrenagem existente, implantação do sistema separador de água/óleo do sistema de macrodrenagem e revitalização do sistema viário existente, consultoria técnica e apoio à fiscalização e ações de meio ambiente.
- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.
- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* DEEP – Superintendência de Empreendimentos de Engenharia.
- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.2.3.2.8. Ação: 1K00 – Adequação do Terminal de Passageiros, do Sistema Viário e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional de Congonhas

4.1.2.3.2.8.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Projeto.
- *Finalidade:* prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela INFRAERO, garantindo a disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- *Descrição:* complementação da reforma e modernização do terminal de passageiros, do conector, do sistema viário, do sistema de pistas e pátios de aeronaves e elaboração dos respectivos projetos executivos, recuperação do pavimento da pista principal 17R/35l, da pista de táxi 'd' e dreno da pista de táxi 'm', consultoria técnica, apoio à fiscalização e ações de meio ambiente.
- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.

- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* DEEP – Superintendência de Empreendimentos de Engenharia.

- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.2.3.2.9. Ação: 1M32 – Recuperação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional do Galeão

4.1.2.3.2.9.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Projeto.

- *Finalidade:* prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela INFRAERO, garantindo a disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária aos usuários do sistema.

- *Descrição:* recuperação e revitalização da infra-estrutura do sistema de pistas e pátios do Aeroporto Internacional do Galeão.

- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.

- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* DEEP – Superintendência de Empreendimentos de Engenharia.

- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.2.3.3. Resultados

As ações de ampliação, adequação e modernização dos aeroportos são executadas de forma a priorizar investimentos necessários à otimização da rede de aeroportos administrados pela INFRAERO, integrada à estratégia do Governo Federal para o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária.

A Empresa recebeu aporte de capital do Governo Federal no montante de R\$ 565,1 milhões para aplicação em obras constantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, dos quais foram executados R\$ 95,8 milhões. Além disso, foram investidos R\$ 205,5 milhões, em 2007, de recursos próprios e do ATAERO nas obras do PAC.

A paralisação temporária de obras importantes, retomadas no final do exercício de 2007, em decorrência principalmente de retenção cautelar de valores estabelecida pelo Tribunal de Contas da União – TCU e atrasos no processo de

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

licitação de obras prejudicaram a execução de algumas ações, tendo sido realizado 43% do montante previsto em lei para o programa.

**Tabela 4.1.2.3.3 - Metas e resultados da ação no exercício
(Todas as ações do programa)**

AÇÃO	DESCRIÇÃO	2007			
		PREVISTO LOA		REALIZADO	
		Financeiro	Físico	Financeiro	Físico
0631	DESENVOLVIMENTO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	838.855.059		329.058.819	
	PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC	784.934.556		301.253.253	
0631.1F52.0052	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE SISTEMAS DE PISTAS E PATIOS, DE ESTACIONAMENTOS DE VEÍCULOS E DE SISTEMA VIÁRIO INTERNO NO AEROPORTO DE GOIÂNIA	83.660.000	14%	29.670.235	5%
0631.1F53.0016	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAPÁ	51.596.878	36%	11.356.939	8%
0631.1F54.0033	REFORMA E AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS E DO SISTEMA DE PISTAS E PÁTIOS DO AEROPORTO SANTOS DUMONT	123.000.000	29%	61.379.377	14%
0631.1F55.0024	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	43.110.000	15%	29.860.916	10%
0631.1F56.0042	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE SISTEMA DE PISTAS E PATIOS, DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS E ACESSO VIÁRIO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS	10.000.000	21%	-	0%
0631.1F59.0053	CONSTRUÇÃO DO SATÉLITE SUL DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRÁSILIA	7.980.000	5%	-	0%
0631.1F60.0023	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FORTALEZA	17.616.857	15%	7.274.337	6%
0631.1F61.0025	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL JOÃO PESSOA	18.000.000	33%	16.891.013	30%
0631.1J93.0041	AMPLIAÇÃO DOS SISTEMAS DE PISTAS E PATIOS E DE MACRODRENAGEM DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CURITIBA	10.000.000	9%	-	0%
0631.1J95.0032	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE TORRE DE CONTROLE E DE SISTEMA DE PISTA DO AEROPORTO DE VITÓRIA	110.120.000	19%	7.085.523	1%
0631.1J97.0014	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BOA VISTA	7.510.000	61%	6.295.616	51%
0631.1J98.0051	COMPLEMENTAÇÃO DA REFORMA E AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CUIABÁ	1.600.000	2%	-	0%
0631.1J99.0035	ADEQUAÇÃO E AMPLIAÇÃO DO SISTEMA DE PISTAS E PATIOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS	134.000.000	39%	85.525.543	24%
0631.1K00.0035	ADEQUAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS, DO SISTEMA VIÁRIO E DO SISTEMA DE PISTAS E PÁTIOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS	44.260.821	20%	42.143.754	19%
0631.1K02.0026	IMPLANTAÇÃO DE QUATRO PONTES DE EMBARQUE NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE RECIFE	10.000.000	5%	-	0%
0631.1K65.0029	OBRAS COMPLEMENTARES NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR	12.000.000	85%	-	0%
0631.1M30.0035	CONSTRUÇÃO DE TORRE DE CONTROLE NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS	10.500.000	26%	-	0%
0631.1M31.0035	CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE PATIO DE AERONAVES E ACESSO VIÁRIO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS	25.000.000	2%	-	0%
0631.1M32.0033	RECUPERAÇÃO DO SISTEMA DE PISTAS E PATIOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO	40.000.000	57%	3.770.000	5%
0631.1M33.0043	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE CARGAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE	25.000.000	28%	-	0%
	GRANDES VULTO	24.379.234		9.981.741	
0631.1F57.0027	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACEIÓ	1.000.000	1%	-	0%
0631.1J94.0012	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL CRUZEIRO DO SUL	15.532.534	63%	9.981.741	40%
0631.1K01.0035	ADEQUAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS	4.696.700	16%	-	0%
0631.1J92.0029	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR - TORRE DE CONTROLE	3.150.000	21%	-	0%
	NACIONAL	29.541.269		17.823.825	
0631.1F62.0001	ADEQUAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - NACIONAL	29.541.269	68	17.823.825	56

Na tabela 4.1.2.3.3, está demonstrada a execução financeira de cada ação que compõe o programa. Segue abaixo, considerações a respeito dos resultados de

2007 das ações mais relevantes que impactaram de forma positiva ou negativa a execução física e financeira do programa:

• **Construção de Terminal de Passageiros, de Sistemas de Pistas e Pátios, de Estacionamento de Veículos e de Sistema Viário Interno no Aeroporto de Goiânia:** atualmente o aeroporto de Goiânia possui uma capacidade de 600.000 passageiros/ano e uma área de 6.220m², o investimento fez-se necessário devido ao aumento da demanda de passageiros e aeronaves, como também pelas necessidades de modernização e readequação do atual TPS, considerando a importância deste para a cidade de Goiânia e região de Goiás, e ao atendimento da cidade com um novo e moderno aeroporto. Com a conclusão da obra, a capacidade será de 2.100.000 passageiros/ano, com geração prevista de 3.600 novos empregos.

Além dos recursos do PAC e da INFRAERO, foi realizado convênio com o Ministério do Turismo em 2006 com ação no Orçamento Fiscal do citado órgão.

Em relação à execução de 2007, os investimentos realizados no Aeroporto de Goiânia atingiram 35% do valor orçado. Houve paralisação unilateral da obra por parte do consórcio responsável pelo empreendimento em abril/2007, por motivo de interposição pelo TCU de retenção cautelar, fato que ocasionou o atraso da obra. A INFRAERO notificou o consórcio a manifestar-se formalmente sobre o interesse em retomar as obras sob pena de ser promovida a rescisão contratual e encaminhou ao TCU a composição de preços para análise daquele órgão, em atendimento às suas determinações, visando à conclusão e encerramento do processo.

• **Construção de Terminal de Passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá:** atualmente o aeroporto possui uma capacidade de 170.000 passageiros/ano, e desde 1995 já registra uma demanda superior a sua capacidade. Destaca-se a importância do Aeroporto Internacional de Macapá, por ser o modal de transporte mais eficiente e de rápido acesso, dada a sua localização geográfica na região amazônica, sendo importante meio de integração nacional do Estado do Amapá com as demais regiões do país. A capacidade do aeroporto será de 700.000 passageiros/ano. Com a conclusão da obra e estima-se a geração de 1.000 novos empregos na região.

Além dos recursos do PAC e da INFRAERO, foi realizado convênio com o Ministério do Turismo em 2006 com ação no Orçamento Fiscal do citado órgão.

Em se tratando da execução de 2007, foram realizados apenas 22% do montante de investimento previsto. Os recursos disponíveis não foram utilizados em sua

totalidade devido à suspensão dos pagamentos da obra por determinação do TCU, em 31/05/2007, até a exclusão da empresa Gautama do consórcio construtor, ocorrida somente em novembro/2007, fato que ocasionou o atraso do empreendimento. O reinício das obras deu-se em 05/12/2007 através do Acórdão nº 2603/2007 do TCU, com retenção cautelar de 28,8% e a INFRAERO entregou à Secretaria de Obras do TCU as composições de 107 preços para análise daquele órgão, visando à conclusão e encerramento do processo.

• **Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Santos Dumont:** as obras no Aeroporto Santos-Dumont aumentaram sua capacidade de 3.200.000 passageiros/ano para 8.500.000 passageiros/ano, visando atender a demanda operacional.

Além dos recursos do PAC e da INFRAERO, foi realizado convênio com o Ministério do Turismo em 2006 com ação no Orçamento Fiscal do citado órgão.

Foram realizados 50% do montante de investimentos previstos para 2007. A parcela contratada da obra de ampliação do terminal de passageiros está concluída e em fase de recebimento final. Encontra-se pendente a emissão de termo de recebimento definitivo e pagamento da última parcela devida ao consórcio, bem como serviços necessários a conclusão total do empreendimento que será objeto de nova licitação.

• **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:** o atual aeroporto de Natal está com sua capacidade no limite em função da atividade turística. O novo Aeroporto Internacional de Natal, situado no município de São Gonçalo do Amarante, deverá substituir o aeroporto atual situado no município de Parnamirim, que será utilizado exclusivamente para operações militares.

A realização de obras e serviços de engenharia no Aeroporto de Natal, em 2007, está 31% abaixo do orçamento previsto devido à liberação da complementação dos recursos orçamentários, provenientes do aporte de capital, ter ocorrido por meio de Decreto somente em 04/10/2007, prejudicando sobremaneira o cronograma de realização da obra.

Foi executada a terraplanagem da pista de pouso/decolagem, concluído o lançamento de base em brita graduada e iniciada a primeira camada de revestimento asfáltico. Em outubro/2007 foi concluída a elaboração do termo de referência para contratação de estudo de viabilidade técnica, econômica e

ambiental para finalização de estudo e tomada de decisão sobre modelo de financiamento para implantação do novo terminal de passageiros e de cargas.

• **Expansão da Infra-Estrutura Aeroportuária do Aeroporto Internacional de João Pessoa:** o investimento realizado no Aeroporto de João Pessoa se justifica pelo aumento da demanda devido ao turismo e pelo fato do aeroporto ser alternativa operacional para o Aeroporto de Recife.

Além dos recursos do PAC e da INFRAERO, foi realizado convênio com o Ministério do Turismo em 2006 com ação no Orçamento Fiscal do citado órgão.

Os investimentos realizados em 2007 atingiram praticamente 100% do seu valor orçado, ou seja, 94%. A obra para reforma e ampliação do terminal de passageiros, reforço da pista de pouso 16/34, pista de rolamento, pátio de estacionamento de aeronaves foi concluída e está em fase de encerramento de contrato. A área do aeroporto foi ampliada de 6.067 m² para 9.464 m², com ampliação da capacidade de 580.000 passageiros/ano para 860.000 passageiros/ano.

• **Construção de Terminal de Passageiros, de Torre de Controle e de Sistema de Pista do Aeroporto de Vitória:** o atual Aeroporto de Vitória opera regularmente 78 vôos diários e 2 vôos cargueiros internacionais semanais para Miami, EUA, movimentando mais de 105 mil usuários por mês, e aproximadamente 10,2 mil toneladas de cargas anualmente, 36% destas internacionais. A construção do novo sistema terminal, com capacidade para 2.100.000 passageiros/ano, tornou-se necessária para atender a demanda operacional crescente, pela região ser pólo de sustentação alternativo para operações aéreas ao norte do Rio de Janeiro e dar suporte as operações *off-shore* da Petrobrás, como também visa alavancar o desenvolvimento do Estado. Estima-se a geração de 4.800 novos empregos após a conclusão do empreendimento.

Além dos recursos do PAC e da INFRAERO, foi realizado convênio com o Ministério do Turismo em 2006 com ação no Orçamento Fiscal do citado órgão.

Em relação à execução de 2007, o empreendimento foi apontado pelo Tribunal de Contas da União com indícios de sobrepreço, sendo exigida retenção cautelar e o equacionamento das divergências de preços em componentes da obra, o qual foi entregue em novembro/2007. A obra estava paralisada desde Abril/2007 e foi retomada pelo consórcio construtor em novembro/2007. A contratada apresentou apólices de seguro e fiança bancária para garantia financeira em substituição a retenção cautelar, medida proposta pelo consórcio e aceita pelo TCU. Os recursos orçamentários complementares, provenientes do

aporte de capital, só foram autorizados por meio de Decretos em 03/08/2007 e 04/10/2007. Tais fatos acabaram ocasionando atraso significativo na execução da obra e baixa realização orçamentária.

• **Adequação e Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional de Guarulhos:** considerado o principal aeroporto internacional do país, atualmente atua com dois terminais com capacidade para movimentar aproximadamente 17.000.000 passageiros/ano, além de operar com quase quinhentas operações de pouso e decolagem e dispor do maior terminal de logística de carga aérea internacional da América do Sul. Tendo em vista atender essa demanda e proporcionar segurança operacional foi necessária a recuperação da pista de pouso e decolagem, adequando, também, as áreas de rolagem e pátios de aeronaves.

Em relação à execução de 2007, os investimentos realizados no Aeroporto Internacional de Guarulhos atingiram 64% do orçamento previsto. A realização não atingiu o programado em razão da paralisação das obras da pista principal devido à interdição parcial do Aeroporto de Congonhas, em razão da necessidade de execução das obras de recuperação da pista principal, com deslocando de vários vôos daquele aeroporto para Guarulhos, como também, pelos recursos orçamentários complementares oriundos do aporte de capital só terem sido autorizados por meio do Decreto em 03/08/2007.

• **Adequação do Terminal de Passageiros, do Sistema Viário e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional de Congonhas:** o Aeroporto Internacional de Congonhas tem o maior movimento do país, com capacidade para 12.000.000 passageiros/ano. Localizado em área urbana sensível, fato que obstaculiza a sua expansão, e extremamente exposto a qualquer alteração de natureza operacional, o aeroporto opera com seu limite máximo. Devido ao fluxo, fez-se necessária a reforma e modernização do terminal de passageiros e dos sistemas de pistas e pátios.

Os investimentos realizados em 2007 no aeroporto atingiram 95% do orçamento previsto. As obras de recuperação do pavimento da pista principal e de táxi foram concluídas em setembro/2007 e as obras na pista auxiliar e no terminal de passageiros está em fase de recebimento final. Ainda estão pendentes serviços necessários a conclusão total do empreendimento, os quais serão objeto de nova licitação.

• **Recuperação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional do Galeão:** a realização do referido projeto visa garantir no Aeroporto Internacional do Galeão as exigências operacionais e de segurança, com a recuperação, reforma e manutenção do atual sistema de pistas e pátios.

Em relação à execução de 2007, a obra foi iniciada somente em novembro/2007, motivo da baixa realização no ano. O recurso orçamentário proveniente do aporte de capital só foi autorizado por meio de Decreto em 04/10/2007.

As justificativas destas ações foram inseridas no Sistema de Informações das Estatais – SIEST e no SIGPlan no dia 25/01/2008.

4.1.3. Programa: 0807 – Investimento das Empresas Estatais em Infra-Estrutura de Apoio

4.1.3.1. Dados Gerais

- *Tipo de Programa:* Apoio Administrativo.
- *Objetivo Geral:* dotar a área administrativa de condições necessárias para prestar adequado suporte à área operacional.
- *Gerente do Programa:* não possui.
- *Gerente Executivo:* não possui.
- *Indicadores:* não possui, pois se trata de programa de apoio administrativo.
- *Público-alvo:* Governo.

4.1.3.2. Principais Ações do Programa

O programa visa registrar os equipamentos, máquinas e veículos classificados no imobilizado da empresa para área administrativa. As ações do programa, cuja gestão é da INFRAERO, são:

- Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos – Nacional.
- Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento – Nacional.

4.1.3.3. Gestão das ações

4.1.3.3.1. Ação: 4102 – Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos - Nacional

4.1.3.3.1.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Atividade.
- *Finalidade:* realizar despesas com manutenção e obras de adequação que prolonguem a vida útil dos bens móveis, veículos, máquinas e equipamentos proporcionando melhor qualidade dos serviços prestados aos usuários.
- *Descrição:* realização de serviços de manutenção e adequação nos bens móveis, veículos, máquinas e equipamentos de propriedade das empresas estatais que sejam contabilizados no imobilizado.
- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.
- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.
- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.3.3.1.2. Resultados

A citada ação é executada de forma direta, sem parcerias e por meio do orçamento de investimentos da INFRAERO com recursos próprios.

Tabela 4.1.3.3.1.2 - Metas e resultados da ação no exercício

AÇÃO	DESCRIÇÃO	2007	
		PREVISTO LOA	REALIZADO
0807	PROGRAMA DE INVEST. DAS EMPRESAS ESTATAIS EM INFRA-ESTRUTURA DE APOIO	4.416.135	2.097.899
0807.4102.0001	MANUTENÇÃO E ADEQUAÇÃO DE BENS MÓVEIS, VEÍCULOS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS - NACIONAL	4.416.135	2.097.899

Na tabela 4.1.3.3.1.2, está demonstrada a execução financeira da ação. Apresenta-se, a seguir, algumas considerações a respeito do resultado de 2007.

Os investimentos realizados nesta ação encontram-se 52% abaixo do valor previsto, principalmente, pela alteração de alguns investimentos que estavam previstos para 2007 e que serão executados em 2008, como por exemplo, aquisição de veículos utilitários e o sistema e equipamentos de segurança

informatizado para aprimorar o controle e acesso de pessoas no Edifício Sede, dentre outros.

Foram adquiridos móveis e utensílios, bebedouros elétricos, estações de trabalho, cancelas para estacionamento, máquinas digitais, projetores, dentre outros, para os diversos aeroportos administrados pela INFRAERO.

As justificativas destas ações foram inseridas no Sistema de Informações das Estatais – SIEST e no SIGPlan no dia 25/01/2008.

4.1.3.3.2. Ação: 4103 – Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento – Nacional

4.1.3.3.2.1. Dados Gerais

- *Tipo:* Ação Orçamentária – Atividade.
- *Finalidade:* realizar despesas com manutenção e adequação e aquisição de bens nas áreas de informática, informação e teleprocessamento que prolonguem a vida útil dos ativos das respectivas áreas e proporcionem melhor qualidade dos serviços prestados aos usuários.
- *Descrição:* aquisição de bens e serviços de manutenção e adequação de equipamentos das áreas de informática, informação e teleprocessamento de propriedade das empresas estatais que sejam contabilizados no imobilizado.
- *Unidade responsável pelas decisões estratégicas:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.
- *Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução:* Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.
- *Coordenador nacional da ação:* Michele de Souza Teixeira.

4.1.3.3.2.2. Resultados

A citada ação é executada de forma direta, sem parcerias e por meio do orçamento de investimentos da INFRAERO com recursos próprios.

Tabela 4.1.3.3.2.2 - Metas e resultados da ação no exercício

AÇÃO	DESCRIÇÃO	2007	
		PREVISTO LOA	REALIZADO
0807	PROGRAMA DE INVEST. DAS EMPRESAS ESTATAIS EM INFRA-ESTRUTURA DE APOIO	18.009.479	6.028.038
0807.4103.0001	MANUTENÇÃO E ADEQUAÇÃO DE ATIVOS DE INFORMÁTICA, INFORMAÇÃO E TELEPROCESSAMENTO - NACIONAL	18.009.479	6.028.038

Na tabela 4.1.3.3.2.2, está demonstrada a execução financeira da ação. A seguir são apresentadas as principais considerações a respeito do resultado de 2007.

Os investimentos foram realizados 67% abaixo do orçado em consequência do atraso em licitações ou alteração de alguns investimentos previstos para 2007 e transferidos para 2008, tais como, *scanners*, equipamentos para solução de *webcache*, monitores de LCD, aquisição de equipamentos de aceleração de dados, atualização dos *softwares*, roteadores, dentre outros.

Foram adquiridos computadores para atualização tecnológicas dos aeroportos e Sede da INFRAERO, sessenta e cinco servidores de quatro processadores e dois processadores, *switches*, *softwares* antivírus, equipamentos para gravações de reuniões, componentes de rede, *notebooks* dentre outros.

5. DESEMPENHO OPERACIONAL

5.1 Indicadores da Gestão

5.1.1 – Objetivo Estratégico 1: Elevar o nível de satisfação dos passageiros, clientes carga, concessionários e companhias aéreas buscando atingir patamares de excelência

Meta 1.1: Elevar o nível de satisfação dos clientes passageiros, pilotos, companhias aéreas, concessionários e clientes carga, medido por meio de pesquisa de satisfação comparada ao resultado do ano de 2004.

Resultado esperado: Aumentar a satisfação dos passageiros, clientes carga, concessionários e companhias aéreas em relação aos serviços prestados pela Infraero.

Há várias formas de avaliação da imagem de uma empresa perante seus públicos. Duas delas foram utilizadas pela INFRAERO no ano de 2007.

A primeira é a análise de mídia, feita por meio de relatórios mensais que permitiram avaliar a percepção da imagem da empresa junto à opinião pública, mais especialmente no meio jornalístico e principalmente, na mídia escrita.

A segunda é a pesquisa de opinião e imagem, que em 2007 foi aplicada em 35 aeroportos, a cinco públicos distintos: passageiros, pilotos, concessionários, companhias aéreas e clientes de carga aérea. Realizada no segundo semestre de 2007, logo após os principais acontecimentos do setor aéreo, a pesquisa ouviu cerca de 15 mil clientes da INFRAERO.

O resultado permitiu conhecer necessidades de adequação dos serviços aeroportuários e ainda comparar a evolução da avaliação dos clientes em relação à pesquisa anterior, aplicada em 2004. Da consulta aos passageiros, constatou-se também a grande confusão que existe no âmbito das atribuições de competência no setor aéreo e a necessidade urgente de divulgação do verdadeiro papel da Empresa como administradora de aeroportos. Essa falta de informação do público em relação às responsabilidades de órgãos e empresas que compõem o setor aéreo pode ser a grande causadora das distorções de

imagem da INFRAERO e deverá ensejar um plano de comunicação específico para os clientes da Empresa.

Do breve cruzamento entre as duas avaliações, análise de mídia e pesquisa, foi possível verificar que tanto para a imprensa quanto para o público pesquisado, a INFRAERO é vista hoje como uma empresa que tem problemas de imagem vinculados aos atributos de segurança, confiança e agilidade. O único ponto dissonante é a transparência, que recebeu a pior avaliação na pesquisa e, no entanto, junto à imprensa, nenhum órgão do setor demonstrou mais disposição e diálogo com os jornalistas do que a INFRAERO, que realizou inúmeras coletivas e manteve equipes em plantão permanente nos aeroportos.

Ainda sobre as conclusões da pesquisa, não obstante a clara indefinição do público quanto às atribuições da INFRAERO, os serviços prestados nos aeroportos brasileiros receberam notas médias com pequenas variações em relação à pesquisa anterior, com destaque apenas para o item Solução de Reclamações, que teve a avaliação mais baixa. A Conservação e a Limpeza dos Aeroportos, bem como a Cordialidade dos Funcionários, foram os itens que receberam as melhores notas.

A conclusão possível é que o público demonstra resistência em relação à construção de uma imagem positiva da marca INFRAERO. No entanto, ao ser questionado sobre a qualidade dos serviços aeroportuários, reconhece que está satisfeito, atribuindo notas relativamente boas para o padrão do mercado.

A meta de elevar o nível de satisfação dos passageiros, pilotos, companhias aéreas, concessionários e clientes carga, em comparação ao resultado do ano de 2004, levou em consideração a avaliação dos aeroportos de Belém, Belo Horizonte (Pampulha), Brasília, Campo Grande, Curitiba, Manaus, Florianópolis, Fortaleza, Galeão, Guarulhos, Campinas, Porto Alegre, Recife, Santos-Dumont, São Luís, Congonhas, Salvador e Vitória.

A seguir apresenta-se, para cada público, os resultados da pesquisa de 2007, bem como a comparação com os resultados do ano de 2004, para os 19 aeroportos constantes da meta.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Público Passageiros

Dependência		Resultado 2004 (Avaliação Geral)	Resultado 2007 (Avaliação Geral)	Variação (%)	Diferença (2007 - 2004)
SBBE	Aeroporto de Belém	8,8	8,6	- 2,27%	(0,2)
SBBH	Aeroporto de Belo Horizonte	7,1	7,6	7,04%	0,5
SBBR	Aeroporto de Brasília	8,4	8,1	- 3,57%	(0,3)
SBCG	Aeroporto de Campo Grande	8,0	7,6	- 5,00%	(0,4)
SBCT	Aeroporto de Curitiba	8,6	8,3	- 3,49%	(0,3)
SBEG	Aeroporto de Manaus	8,2	7,7	- 6,10%	(0,5)
SBFL	Aeroporto de Florianópolis	7,7	7,6	- 1,30%	(0,1)
SBFZ	Aeroporto de Fortaleza	8,7	8,2	- 5,75%	(0,5)
SBGL	Aeroporto do Galeão	8,3	7,6	- 8,43%	(0,7)
SBGO	Aeroporto de Goiânia	6,8	6,8	0,00%	0,0
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	8,0	8,0	0,00%	0,0
SBKP	Aeroporto de Campinas	7,9	8,1	2,53%	0,2
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	8,9	8,4	- 5,62%	(0,5)
SBRF	Aeroporto do Recife	7,6	8,7	14,47%	1,1
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	6,8	8,0	17,65%	1,2
SBSL	Aeroporto de São Luís	8,1	7,6	- 6,17%	(0,5)
SBSP	Aeroporto de Congonhas	7,0	7,5	7,14%	0,5
SBSV	Aeroporto de Salvador	8,7	8,2	- 5,75%	(0,5)
SBVT	Aeroporto de Vitória	6,9	6,5	- 5,80%	(0,4)
INFRAERO (Total Geral)		7,9	7,8	- 0,93%	(0,1)

Público Pilotos

Aeroporto		Resultado 2004 (Avaliação Geral)	Resultado 2007 (Avaliação Geral)	Variação (%)	Diferença (2007 - 2004)
SBBE	Aeroporto de Belém	7,8	7,2	- 7,69%	(0,6)
SBBH	Aeroporto de Belo Horizonte	5,9	7,1	20,34%	1,2
SBBR	Aeroporto de Brasília	7,7	7,2	- 6,49%	(0,5)
SBCG	Aeroporto de Campo Grande	8,1	6,6	- 18,52%	(1,5)
SBCT	Aeroporto de Curitiba	7,8	6,9	- 11,54%	(0,9)
SBEG	Aeroporto de Manaus	6,7	6,1	- 8,96%	(0,6)
SBFL	Aeroporto de Florianópolis	8,3	8,1	- 2,41%	(0,2)
SBFZ	Aeroporto de Fortaleza	8,0	9,0	12,50%	1,0
SBGL	Aeroporto do Galeão	6,5	4,7	- 27,69%	(1,8)
SBGO	Aeroporto de Goiânia	7,3	7,7	5,48%	0,4
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	6,7	5,9	- 11,94%	(0,8)
SBKP	Aeroporto de Campinas	7,7	8,5	10,39%	0,8
SBPA	Aeroporto de Porto Alegre	7,5	7,2	- 4,00%	(0,3)
SBRF	Aeroporto do Recife	7,8	7,8	0,00%	0,0
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	6,0	7,8	30,00%	1,8
SBSL	Aeroporto de São Luís	6,7	7,0	4,48%	0,3
SBSP	Aeroporto de Congonhas	6,5	5,4	- 16,92%	(1,1)
SBSV	Aeroporto de Salvador	7,3	6,7	- 8,22%	(0,6)
SBVT	Aeroporto de Vitória	6,6	6,0	- 9,09%	(0,6)
INFRAERO (Total Geral)		7,2	7,0	- 2,92%	(0,2)

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Público Concessionários

Aspectos da atuação comercial	Resultado 2004	Resultado 2007	Variação (%)	Diferença (2007 - 2004)
Cordialidade dos funcionários	8,4	8,7	3,57%	0,3
Horário de atendimento da Infraero	7,9	8,4	6,33%	0,5
Confiança no relacionamento/na parceria	7,5	8,4	12,00%	0,9
Sinalização operacional comercial	7,2	7,2	0,00%	0,0
Sistemas oferecidos pela Infraero	7,1	6,9	- 2,82%	(0,2)
Qualidade dos serviços prestados	6,8	7,8	14,71%	1,0
Objetividade precisão das informações	6,7	7,8	16,42%	1,1
Processo de licitação de espaços comerciais	6,5	7,5	15,38%	1,0
Rapidez de resposta sol. dos probl. manut.	6,5	7,1	9,23%	0,6
Critérios definição preços pactuados	6,4	6,9	7,81%	0,5
Efetividade na solução de problemas	6,2	7,0	12,90%	0,8
Similaridade do atendimento da Infraero	6,0	7,4	23,33%	1,4
Flexibilidade nas negociações	5,9	7,2	22,03%	1,3
Autonomia dos funcionários	5,8	7,3	25,86%	1,5
Rateio de despesas	5,6	6,8	21,43%	1,2
Rapidez nas decisões	5,0	6,7	34,00%	1,7
Média geral	6,6	7,4	12,89%	0,9

Público Clientes Carga

Aspectos relacionados com os Terminais de Carga	Resultado 2004	Resultado 2007	Variação (%)	Diferença (2007 - 2004)
Segurança da carga	8,5	8,6	1,18%	0,1
Segurança interna e externa dos terminais	8,2	8,6	4,88%	0,4
Atendimento telefônico da Infraero	7,6	8,5	11,84%	0,9
Transparência do processo de desembarço e cobrança das tarifas	7,5	8,3	10,67%	0,8
Objetividade e precisão das informações (carta)	7,5	8,1	8,00%	0,6
Objetividade e precisão das informações (internet)	7,5	8,1	8,00%	0,6
Infra-estrutura operacional	7,3	7,8	6,85%	0,5
Infra-estrutura física	7,1	7,7	8,45%	0,6
Qualidade na prestação dos serviços/rapidez no proc. de entrega da carga	6,9	8,0	15,94%	1,1
Procedimentos da área alfandegária	6,8	7,9	16,18%	1,1
Tempo de desembarço da carga	6,7	7,9	17,91%	1,2
Modernização de sistemas e processos	6,6	7,5	13,64%	0,9
Atendimento dos órgãos públicos	6,6	7,7	16,67%	1,1
Solução de problemas e de reclamações	6,5	7,7	18,46%	1,2
Disponibilidade de facilidades	6,3	6,9	9,52%	0,6
Cálculo das tarifas de armazenagem	6,3	6,7	6,35%	0,4
Taxas de serviços	5,6	6,1	8,93%	0,5
Média geral	7,0	7,8	10,54%	0,7

Público Companhias Aéreas

Aspectos de atendimento	Resultado 2004	Resultado 2007	Variação (%)	Diferença (2007 - 2004)
Comunicação em relação aos procedimentos referentes aos NOTAM's	8,8	8,5	- 3,41%	(0,3)
Confiança no relacionamento/na parceria	8,6	8,4	- 2,33%	(0,2)
Atuação - análise de novos vôos	8,2	8,4	2,44%	0,2
Precisão na cobrança das faturas	8,2	8,7	6,10%	0,5
Precisão de informações prestadas	7,9	8,2	3,80%	0,3
Facilidade de contatar/acesso aos gestores	7,8	8,5	8,97%	0,7
Infra-estrutura dos aeroportos da Infraero	7,6	6,7	- 11,84%	(0,9)
Flexibilidade de negociação de contratos	7,0	7,4	5,71%	0,4
Harmonização dos planos estratégicos/investimentos da Empresas com os da Infraero	6,8	7,4	8,82%	0,6
Eficiência na solução de problemas	6,2	7,0	12,90%	0,8
Agilidade/rapidez das decisões	5,5	6,8	23,64%	1,3
Média geral	7,5	7,8	4,12%	0,3

Observa-se que, apesar do cenário adverso do setor de aviação civil brasileiro em 2007, os resultados verificados apresentam quedas insignificantes na satisfação dos públicos passageiros e pilotos, 0,1 e 0,2 respectivamente. Para os demais públicos registrou-se pequenas elevações no nível de satisfação dos concessionários, clientes carga e companhias aéreas.

Os gestores estão aprofundando as análises dos resultados obtidos, com a finalidade de identificar as oportunidades de melhoria.

Essas análises aliadas às conclusões das Inspeções Operacionais Gerais (IOGs), em curso nas unidades aeroportuárias, resultarão em ações concretas de melhoria a serem implementadas a partir de 2008.

5.1.2 – Objetivo Estratégico 2: Elevar o nível de satisfação de todos os colaboradores visando alcançar o comprometimento com as diretrizes corporativas

Produtividade

Meta 2.1: Produtividade igual ou superior a R\$ 217,0 mil por colaborador orgânico.

Resultado esperado: Acompanhamento da capacidade de geração de riqueza por empregado.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Discriminação	2007	
	Meta	Realizado
Receita Total (R\$ Milhões)	2.383,7	2.436,8
Nº Médio de empregados orgânicos	10.984	10.651
Produtividade (R\$ Mil)	217,0	228,8

Meta superada.

Produtividade (Orgânicos e Terceirizados)

Meta 2.2: Produtividade igual ou superior a R\$ 88,5 mil por colaborador orgânico e terceirizado.

Resultado esperado: Acompanhamento da capacidade de geração de riqueza por empregado.

Discriminação	2007	
	Meta	Realizado
Receita Total (R\$ Milhões)	2.383,7	2.436,8
Nº Médio de empregados org. e terc.	26.942	27.636
Produtividade (R\$ Mil)	88,5	88,2

Considera-se que a meta foi alcançada, pois, além de a diferença ser de apenas R\$ 0,3 mil, a receita realizada foi maior que a estimada.

5.1.3 – Objetivo Estratégico 3: Zelar pelo equilíbrio econômico e financeiro da Empresa

Retorno Sobre o Patrimônio Líquido

Meta 3.1: Retorno Sobre o Patrimônio Líquido igual ou superior a 82,0%.

Resultado esperado: Controlar a rentabilidade do capital investido.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Discriminação	2007	
	Meta	Realizado
Lucro Operacional Bruto (R\$ Milhões)	309,8	314,1
Patrimônio Líquido ano Anterior (R\$ Milhões)	377,9	377,9
Retorno s/ Patrimônio Líquido	82,0%	83,1%

Meta superada. O retorno sobre o Patrimônio Líquido de 2007 foi de 83,1%, 1,1 ponto percentual acima da meta estabelecida.

Margem EBITDAI

Meta 3.2 Margem EBITDAI igual ou superior a 20,9%.

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

Discriminação	2007	
	Meta	Realizado
1) EBITDAI (Lucro antes de impostos, juros, depreciação/amortização, provisões e OBU)	458,2	507,5
2) Receita Operacional	2.194,9	2.257,4
3) Margem EBITDAI (1/2)	20,9%	22,5%

Meta superada.

A margem EBITDAI em 2007 foi de 22,5%, 1,6 ponto percentual acima da meta estabelecida. Tal fato deve-se:

- o EBITDAI – Lucro antes de impostos, juros, depreciação/amortização, provisões e OBU obtiveram crescimento de 1,1% em relação ao ano de 2006, chegando ao montante de R\$ 507,5 milhões. Tal fato deve-se principalmente pelo crescimento de 1,2% do resultado operacional de 2007, apesar do percentual de crescimento superior da despesa, 14,1%, em relação à receita, 10,8%;
- a receita operacional obteve um crescimento de 10,8% em relação ao ano de 2006, atingindo o montante de R\$ 2.257,4 milhões em decorrência, principalmente, do aumento no movimento operacional de aeronaves,

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

passageiros e cargas e da alteração das categorias tarifárias de alguns aeroportos da rede.

Margem Bruta LOA (Logística de Operações com Aeronaves)

Meta 3.3: Margem Bruta LOA igual ou superior a 40,5%.

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

(R\$ Milhões)

Discriminação	2007	
	Meta	Realizado
Receita Líquida	267,2	251,0
(-) Custos dos Serviços Prestados	(159,0)	(148,9)
Lucro Bruto	108,2	102,1
Margem Bruta	40,5%	40,7%

Meta superada.

A margem bruta LOA (Logística de Operações com Aeronaves) de 2007 foi de 40,7%, 0,2 ponto percentual acima da meta estabelecida. Merecem destaque:

- a) a receita líquida LOA de R\$ 251,0 milhões, obteve crescimento de 4,3% em relação ao ano de 2006, principalmente em decorrência do aumento de 6,4% no movimento operacional de aeronaves;
- b) os custos diretos realizados atingiram um montante de R\$ 148,9 milhões, 7,1% acima do montante realizado em 2006, com destaque para as despesas com pessoal e serviços contratados, necessárias para a implementação de melhorias na prestação de serviços aeorportuários;
- a) apesar da receita líquida LOA de R\$ 251,0 realizado no ano ser 6,1% inferior a receita projetada, a margem bruta ficou acima da meta devido ao crescimento inferior dos custos em relação ao montante projetado para o ano.

Margem Bruta LOP (Logística de Operações com Passageiros)

Meta 3.4: Margem Bruta LOP igual ou superior a 66,8%.

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

(R\$ Milhões)

Discriminação	2007	
	Meta	Realizado
Receita Líquida	632,7	603,0
(-) Custos dos Serviços Prestados	(210,3)	(216,7)
Lucro Bruto	422,4	386,3
Margem Bruta	66,8%	64,1%

A margem bruta LOP (Logística de Operações com Passageiros) de 2007 foi de 64,1%, 2,7 pontos percentuais abaixo da meta estabelecida. Destacam-se as seguintes explicações para o não alcance da meta:

- a) apesar da receita líquida LOP ter apresentado um crescimento de 9,8% em relação ao ano de 2006, o resultado ficou abaixo do montante previsto de R\$ 632,7 milhões para 2007 devido ao baixo desempenho das receitas internacionais, influenciadas pela desvalorização do dólar;
- b) os custos diretos atingiram montante de R\$ 216,7 milhões, 17,5% acima do realizado de 2006, em decorrência, principalmente, do aumento das despesas com pessoal devido às contratações e reajustes decorrentes do Acordo Coletivo, e aumento das despesas com serviços contratados e serviços públicos, necessários a implementação de melhorias na prestação de serviços aeroportuários;
- c) devido aos fatos citados, o lucro bruto LOP realizado no ano, R\$ 386,3 milhões, ficou 8,5% abaixo do valor projetado de R\$ 422,4 milhões, impactando o cumprimento da meta.

Margem Bruta LCI (Logística de Carga Internacional)

Meta 3.5: Margem Bruta LCI igual ou superior a 66,3%.

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

(R\$ Milhões)

Discriminação	2007	
	Meta	Realizado
Receita Líquida	463,5	451,3
(-) Custos dos Serviços Prestados	(156,1)	(162,1)
Lucro Bruto	307,5	289,2
Margem Bruta	66,3%	64,1%

A margem bruta LCI (Logística de Carga Internacional) de 2007 foi de 64,1%, 2,3 pontos percentuais abaixo da meta estabelecida:

- a) a receita líquida LCI, apesar de apresentar um montante 9,4% superior ao ano de 2006, ficou 2,7% abaixo do montante projetado de R\$ 463,6 milhões para a meta, devido ao desempenho das receitas internacionais influenciadas pela desvalorização do dólar;
- b) os custos diretos realizados atingiram um montante de R\$ 162,1 milhões, 19,7% acima do realizado de 2006, em decorrência, principalmente, do aumento das despesas com pessoal devido às contratações e reajustes decorrentes do Acordo Coletivo, e aumento das despesas com serviços contratados decorrente da necessidade legal de revisão das escalas de serviços;
- c) devido aos fatos citados, o lucro bruto LCI realizado no ano de R\$ 289,2 milhões ficou 6,0% abaixo do montante projetado de R\$ 307,5 milhões, impactando o cumprimento da meta.

Relação Custos Indiretos e Despesas Administrativas da Sede sobre a Receita Líquida

Meta 3.6: Relação Custos Indiretos (CI) e Despesas Administrativas da Sede (DS) sobre Receita Líquida (RL) igual ou inferior a 45,8%.

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

(R\$ Milhões)

Discriminação	2007	
	Meta	Realizado
Receita Líquida (RL) ⁽¹⁾	2.161,1	2.179,5
(-) Custos Indiretos (CI)	747,3	782,3
(-) Despesas Sede (DS)	301,6	291,0
Total CI/DS	1.048,8	1.073,3
Relação CI/DS sobre RL	48,5%	49,2%

(1) Não considera a Receita Financeira

A meta da redução da participação dos custos indiretos e despesas administrativas da sede em relação à receita líquida atingiram 49,2%, 0,7 ponto percentual distante da meta estabelecida:

- a) a receita líquida realizada no ano de R\$ 2.179,5 milhões ficou 0,9% acima do valor projetado de R\$ 2.161,1 milhões em função do desempenho das receitas Embarque Doméstico, Navegação Aérea, Armazenagem e Capatazia;
- b) apesar das despesas administrativas da Sede estar 3,2%, abaixo do valor projetado, os custos indiretos, cujo montante é mais representativo no conjunto de todos os custos, encerraram o ano 4,7%, acima do previsto. As despesas mais representativas foram com pessoal, influenciadas pelas contratações e reajustes decorrentes do Acordo Coletivo, além das despesas de serviços públicos e serviços de terceiros.

Inadimplência

Meta 3.7: Obter um percentual de inadimplência menor ou igual a 2,5% da receita comercial faturada.

Resultado esperado: Melhoria do fluxo de caixa.

Dependência		Percentual de Inadimplência		Realizado até dezembro/2007				
		Realizado 2006	Meta 2007	Valor Considerado	Valor Recebido	Valor a Receber	Percentual de inadimplência	% em relação a meta
SBBR	Aeroporto de Brasília	2,24	2,50	32.679.826,48	32.367.296,60	312.529,88	0,96	38,25%
SBGL	Aeroporto do Galeão	6,75	2,50	89.717.952,39	85.641.025,94	4.076.926,45	4,54	181,77%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	4,44	2,50	211.562.811,13	202.724.107,94	8.838.703,19	4,18	167,11%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	4,60	2,50	38.568.502,99	36.831.850,85	1.736.652,14	4,50	180,11%
SRBE	Super.Regional do Norte	1,47	2,50	17.384.058,50	17.214.454,77	169.603,73	0,98	39,03%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	2,24	2,50	11.310.191,31	11.086.528,86	223.662,45	1,98	79,10%
SRGL	Super. Regional do Leste	4,71	2,50	66.298.703,99	65.191.931,34	1.106.772,65	1,67	66,77%
SRGR	Super. Regional do Sudeste	3,37	2,50	93.602.305,00	93.081.438,02	520.866,98	0,56	22,26%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	1,70	2,50	42.547.485,10	41.821.349,94	726.135,16	1,71	68,27%
SRPA	Super. Regional do Sul	3,71	2,50	60.181.228,41	59.514.825,20	666.403,21	1,11	44,29%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	3,02	2,50	42.148.984,21	41.243.997,22	904.986,99	2,15	85,88%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	2,09	2,50	25.967.470,92	25.586.472,31	380.998,61	1,47	58,69%
INFRAERO		3,09	2,50	871.183.734,38	850.898.322,42	20.285.411,96	2,33	93,14%

Meta superada.

5.1.4 – Objetivo Estratégico 4: Manter a auto-suficiência financeira da rede de aeroportos que administra

Prejuízo Operacional

Meta 4.1: Redução do prejuízo operacional de 38 dependências em relação ao ano de 2006.

Resultado esperado: Reduzir o prejuízo operacional dos aeroportos que apresentaram resultado negativo em 2006.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Dependência		Lucro/Prejuízo (R\$)		Realizado até dezembro/2007
		Realizado 2006	Meta 2007	Lucro/Prejuízo (R\$)
SRBE	Super.Regional do Norte	(19.761.701,07)	(20.639.196,70)	(21.506.783,65)
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	(5.569.875,42)	(3.444.271,78)	(7.022.947,71)
SRGL	Super. Regional do Leste	(7.911.098,25)	(3.845.056,40)	(12.558.253,05)
SRGR	Super. Regional do Sudeste	(7.969.761,74)	(7.544.038,12)	(9.602.704,12)
SRMN	Super. Regional do Noroeste	(10.932.750,53)	(8.373.306,00)	(11.641.245,72)
SRPA	Super. Regional do Sul	(3.915.743,19)	(2.246.285,30)	(7.708.963,70)
SRRF	Super. Regional do Nordeste	(15.135.716,82)	(14.086.549,89)	(13.447.861,13)
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	(1.197.304,07)	195.675,00	(2.115.007,64)
INFRAERO		(72.393.951,09)	(59.983.029,19)	(85.603.766,72)

As dependências foram selecionadas considerando a melhoria de desempenho esperada, de acordo com o orçamento aprovado de 2007. Busca-se verificar a aderência entre a proposta orçamentária aprovada e os resultados alcançados pelo aeroporto, identificando as não-conformidades verificadas no período e a identificação de ações voltadas a melhoria dos resultados a partir de 2008.

A realização acumulada da meta de redução do prejuízo operacional encerrou o ano 18,0% acima do resultado acumulado do ano de 2006.

Segue abaixo os aeroportos que apresentaram redução da situação deficitária em relação ao ano de 2006. Apesar da redução do prejuízo, o resultado negativo do aeroporto de Recife impacta consideravelmente a meta consolidada:

DESCRIÇÃO	2007		Varição %	2006
	Orçado	Realizado	2007/2006	Realizado
049 - AEROP. JOÃO SUASSUNA (CAMPINA GRANDE)	(310.060,16)	163.243,78	-245%	(112.907,96)
090 - AEROP. DE PARNAÍBA	(52.672,70)	132.896,61	-204%	(127.809,31)
038 - AEROP. DE UBERLÂNDIA	531.213,04	(48.841,07)	-82%	(273.118,31)
042 - AEROP. INT. DE CRUZEIRO DO SUL	(1.034.927,50)	(1.263.951,49)	-2%	(1.285.897,96)
047 - AEROP. DE MARABÁ	(933.834,79)	(1.196.322,19)	-25%	(1.585.872,77)
031 - AEROP. INT. DE MACAPÁ	(1.392.451,55)	(2.651.035,26)	-4%	(2.761.361,80)
029 - AEROP. INT. DE RIO BRANCO/PRESIDENTE MÉDICI	(2.447.959,00)	(2.646.101,09)	-10%	(2.951.962,60)
149 - AEROP. DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - PROF. URBANO ERNES	(3.520.653,66)	(3.495.918,96)	-2%	(3.581.938,66)
014 - AEROP. INT. DE RECIFE/GUARARAPES-GILBERTO FREYRE	(13.043.369,36)	(11.256.347,74)	-13%	(12.932.076,95)
TOTAL	(22.204.715,68)	(22.262.377,41)	-13%	(25.612.946,32)

Os demais aeroportos não apresentaram redução do prejuízo para 2007, podemos destacar as seguintes situações:

- as receitas operacionais obtiveram um resultado positivo de 10,8%, em relação ao exercício anterior, com destaque para as receitas Embarque Doméstico, Pouso Doméstico, Permanência e Navegação Aérea, devido ao aumento do movimento operacional de aeronaves e passageiros. As receitas comerciais apresentaram aumento de 13,6% em relação a 2006,

com destaque para as receitas de concessão de áreas com aumento de 17,9%;

- b) a despesa operacional obteve aumento de 14,1% se comparada ao mesmo período em 2006, devido principalmente ao aumento das despesas de pessoal com 15,8%, serviços de terceiros em 11% e os serviços públicos com 16%, gastos efetuados para adequação dos serviços em relação à infra-estrutura aeroportuária disponível;
- c) as despesas com pessoal apresentaram aumento, devido principalmente pelas promoções concedidas, pagamento de bônus, contratação de empregados, reintegração de anistiados e pelo reajuste salarial de 6% firmado no Acordo Coletivo 2007/2008. Cabe destacar também dentro do grupo as despesas com benefícios que tiveram elevação de 16,9%, em decorrência dos reajustes e da ampliação dos planos.

É importante ressaltar que dentre os aeroportos deficitários, alguns apresentam variações relevantes em relação ao montante consolidado, tendo em vista o aumento das despesas com serviços de terceiros que em consequência dos gastos com limpeza, conservação e manutenção da infra-estrutura aeroportuária ocasionaram esse aumento relevante para o resultado negativo da empresa, podemos citar:

- a) Aeroporto Internacional de Belém, apesar da redução do prejuízo orçado para 2007, obteve 12% de aumento do prejuízo operacional registrado em 2006 e possui o maior prejuízo operacional apresentado entre os aeroportos da rede no montante de R\$ 14.173 milhões. Tal resultado deve-se, principalmente, aos gastos com pessoal e serviços de terceiros;
- b) Aeroporto de Macaé apresenta aumento de 43% no seu prejuízo em relação ao exercício anterior, com destaque para o aumento de 16,8% nas despesas com pessoal e 49,1% nos serviços de terceiros;
- c) Aeroporto da Pampulha apresentou um prejuízo de R\$ 3.364 milhões, que corresponde a 116% de aumento no prejuízo comparado ao ano anterior. As Receitas Operacionais obtiveram aumento de 1,2% em relação ao ano de 2006 e as Despesas Operacionais com aumento de 13,6%. Nos Serviços de Terceiros, podemos destacar o aumento nas despesas com vigilância armada e desarmada e manutenção sistema civil, além das despesas com pessoal.

Taxa de Realização das Despesas Operacionais

Meta 4.2: Despesa Operacional de cada dependência inferior ou igual a 100%.

Resultado esperado: Manter as despesas de custeio da Empresa sob controle.

Dependência		Despesa Operacional (R\$)			Realizado até dezembro/2007	
		Realizado 2006	Meta 2007	Variação (%)	Despesa Operacional (R\$)	% em relação a meta
SBBR	Aeroporto de Brasília	56.352.055,49	64.356.054,23	14,20%	66.243.377,17	102,93%
SBGL	Aeroporto do Galeão	210.195.038,46	247.522.468,56	17,76%	256.044.070,23	103,44%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	225.000.782,39	243.895.899,47	8,40%	260.211.420,70	106,69%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	52.246.103,18	55.938.925,78	7,07%	59.188.319,35	105,81%
SRBE	Super. Regional do Norte	73.387.252,05	81.133.914,62	10,56%	84.792.049,39	104,51%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	47.258.620,13	53.866.592,99	13,98%	54.880.109,10	101,88%
SRGL	Super. Regional do Leste	132.823.825,96	159.144.201,22	19,82%	161.767.293,37	101,65%
SRGR	Super. Regional do Sudeste	111.562.498,70	114.023.918,32	2,21%	129.046.621,15	113,18%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	81.393.014,27	90.064.022,71	10,65%	92.085.693,44	102,24%
SRPA	Super. Regional do Sul	125.541.572,58	141.473.427,14	12,69%	141.876.896,03	100,29%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	133.450.638,49	149.575.508,65	12,08%	151.860.568,24	101,53%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	57.963.124,89	67.369.991,47	16,23%	67.241.432,00	99,81%
Total		1.307.174.526,59	1.468.364.925,16	12,33%	1.525.237.850,17	103,87%
SEDE		239.619.320,01	287.125.913,27	19,83%	238.941.834,95	83,22%
INFRAERO		1.546.793.846,60	1.755.490.838,43	13,49%	1.764.179.685,12	100,49%

As despesas operacionais realizadas em 2007 chegaram ao montante de R\$ 1.764,2 milhões, 0,5% acima da meta estabelecida para o exercício de R\$ 1.755,5 milhões.

Na meta da despesa operacional por dependência verifica-se uma realização acima do orçado em algumas dependências, devido ao aumento das despesas com pessoal, influenciadas pela contratação de funcionários, reintegração de anistiados, reajuste salarial de 6% firmado no Acordo Coletivo 2007/2008 e reajustes e ampliação dos benefícios, bem como pelas despesas com serviços de terceiros e serviços públicos, gastos efetuados para adequação dos serviços em relação à infra-estrutura aeroportuária disponível.

A tabela seguinte apresenta as dependências que cumpriram a meta.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Em R\$

Dependência	2006	2007		
	Realizado no Ano	Orçado	Realizado até mês	Var %
001-SEDE - ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	239.619.320,01	287.125.913,27	238.941.834,95	83,2%
004-AEROP. INT. DE BELÉM/VAL-DE-CÂES	34.690.720,18	42.143.566,53	40.162.856,81	95,3%
005-AEROP. DA PAMPULHA (BELO HORIZONTE)	17.294.608,70	20.019.393,43	19.648.748,52	98,1%
007-AEROP. INT. DE CURITIBA/AFONSO PENA	26.443.086,32	29.647.283,56	29.331.610,00	98,9%
013-AEROP. INT. DE PORTO ALEGRE/SALGADO FILHO	52.385.856,16	58.544.598,56	57.165.508,52	97,6%
015-AEROP. INT. DE SALVADOR/DEP. LUÍS EDUARDO MAGALHÃE	42.295.299,07	49.003.858,86	47.973.643,71	97,9%
017-AEROP. INT. DE CAMPO GRANDE	6.949.049,93	8.928.635,11	7.804.257,58	87,4%
025-AEROP. INT. DE MANAUS/EDUARDO GOMES	56.322.269,13	64.684.505,39	63.409.388,09	98,0%
032-AEROP. INT. DE JOÃO PESSOA/PRES. CASTRO PINTO	6.732.410,75	8.137.824,24	7.754.729,03	95,3%
037-AEROP. DE UBERABA	6.170.222,68	7.139.817,75	6.919.068,95	96,9%
043-AEROP. INT. DE TABATINGA	2.017.470,76	2.211.485,00	2.168.817,18	98,1%
049-AEROP. JOÃO SUASSUNA (CAMPINA GRANDE)	3.459.268,05	3.704.570,45	3.519.022,94	95,0%
050-AEROP. DE PAULO AFONSO	1.653.773,52	2.097.313,43	2.043.113,46	97,4%
053-AEROP. DE PELOTAS	1.762.543,21	2.110.305,20	1.978.234,02	93,7%
062-AEROP. SANTOS DUMONT (RIO DE JANEIRO)	31.067.939,79	43.546.576,21	40.084.793,26	92,1%
075-GNA ITAITUBA	1.784.798,44	1.888.342,00	1.774.761,84	94,0%
076-GNA - CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA	675.145,35	719.251,00	700.495,56	97,4%
080-GNA - CARAVELAS	1.199.956,82	1.425.999,00	1.284.392,22	90,1%
086-GNA - BOM JESUS DA LAPA	1.226.200,80	1.600.239,00	1.354.602,57	84,7%
087-GNA - MONTE DOURADO	642.930,58	706.903,00	702.060,14	99,3%
090-GNA - PARNAÍBA	1.498.023,51	1.505.581,29	1.473.575,02	97,9%
091-GNA - POÇOS DE CALDAS	583.482,21	670.259,00	520.722,56	77,7%
092-GNA - PORTO NACIONAL	718.290,69	801.036,00	651.187,57	81,3%
095-GNA - TUCURUI	899.469,71	989.856,00	926.051,50	93,6%
Total Geral	538.092.136,37	639.353.113,28	578.293.476,00	90,4%

5.1.5 – Objetivo Estratégico 5: Aumentar a participação das receitas não aeronáuticas no total das receitas da INFRAERO

Taxa de Crescimento da Receita Comercial

Meta 5.1: Aumentar em 10% a receita comercial do exercício, em relação ao ano anterior.

Resultado esperado: Aumento das receitas não tarifárias.

Dependência	Realizado 2006 (R\$)	Meta 2007 (R\$)	Variação (%)	Realizado até dezembro/2007	
				Valor Acumulado	% em relação a meta
SBBR	27.072.133,32	30.490.307,81	12,63%	32.232.058,19	105,71%
SBGL	73.687.982,05	79.168.396,51	7,44%	87.224.911,91	110,18%
SBGR	161.566.968,75	168.644.132,77	4,38%	200.893.530,85	119,12%
SBSP	39.563.324,33	42.211.371,79	6,69%	44.068.218,56	104,40%
SRBE	13.245.842,47	14.772.006,59	11,52%	15.142.690,86	102,51%
SRBR	9.619.093,78	10.807.161,69	12,35%	11.708.673,14	108,34%
SRGL	55.351.591,22	62.867.258,25	13,58%	66.247.451,19	105,38%
SRGR	19.036.432,67	19.626.349,06	3,10%	20.368.328,72	103,78%
SRMN	12.519.134,96	13.861.446,04	10,72%	14.201.108,29	102,45%
SRPA	49.512.616,62	64.385.814,44	30,04%	53.659.194,60	83,34%
SRRF	36.196.203,04	40.041.422,42	10,62%	41.727.167,88	104,21%
SRSV	22.832.389,58	25.281.474,93	10,73%	25.792.886,63	102,02%
Total	520.203.712,79	572.157.142,30	9,99%	613.266.220,82	107,18%
SEDE	217.571,00	326.868,38	50,24%	183.964,01	56,28%
GNA'S	399.579,00	418.936,19	4,84%	425.855,73	101,65%
INFRAERO	520.820.862,79	572.902.946,87	10,00%	613.876.040,56	107,15%

Meta superada.

Diretoria Executiva

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG

Taxa de Crescimento da Receita Comercial da Atividade de Estacionamento

Meta 5.2: Aumentar em 10% a receita dos estacionamentos onde o GEST será implantado.

Resultado esperado: Maior controle das receitas arrecadadas.

Aeroporto		Realizado 2006	Meta 2007	Variação (%)	Realizado até dezembro/2007	
		Receita de Estacionamento	Receita de Estacionamento		Valor Acumulado	% em relação a meta
SBBR	Aeroporto de Brasília	2.936.521,87	3.230.174,06	10,00%	3.939.824,27	121,97%
SBGL	Aeroporto do Galeão	8.467.259,61	9.313.985,57	10,00%	11.216.017,00	120,42%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	26.254.614,00	28.880.075,40	10,00%	37.821.087,37	130,96%
SBCG	Campo Grande	196.626,00	216.288,60	10,00%	211.496,14	97,78%
SBKP	Campinas	2.063.881,00	2.270.269,10	10,00%	2.423.412,89	106,75%
SBNF	Navegantes	173.462,00	190.808,20	10,00%	184.312,68	96,60%
SBLO	Londrina	115.924,00	127.516,40	10,00%	289.293,76	226,87%
SBPA	Porto Alegre	3.761.824,00	4.138.006,40	10,00%	4.187.825,43	101,20%
SBSV	Salvador	2.780.425,00	3.058.467,50	10,00%	3.527.395,15	115,33%
INFRAERO		46.750.537,48	51.425.591,23	10,00%	63.800.664,69	124,06%

Para o exercício de 2007 estava prevista a implantação do Sistema Gestor de Estacionamentos – GEST para os aeroportos de Brasília, Porto Alegre, Salvador, Guarulhos, Galeão, Campinas, Campo Grande, Navegantes e Londrina.

Embora a receita de estacionamento desses aeroportos tenha atingido, em 2007, o montante de R\$ 63,8 milhões, 36,5% acima do valor realizado no exercício anterior, não foi possível a implantação do Sistema GEST devido, principalmente, às dificuldades para executar o planejamento para visitas e implantações, consequência das freqüentes mudanças ocorridas na Superintendência de Tecnologia da Informação da Sede, pela falta de projetos específicos de engenharia, pela demora das licitações para compra de equipamentos e pelo desfalque da equipe de tecnologia da informação da Superintendência Regional do Nordeste (responsável pela implantação do GEST).

No que diz respeito à implantação no Aeroporto de Brasília, pela segunda vez, mesmo com todo empenho das áreas de tecnologia da informação da Superintendência Regional do Nordeste e Comercial Sede, o Sistema GEST não pôde ser implantado. O planejamento foi realizado, toda equipe foi deslocada para o aeroporto e todos os equipamentos foram enviados, porém o concessionário Le Mans impetrou mandato de segurança no TRF contra Infraero, impedindo a implantação do GEST. A Procuradoria Jurídica do aeroporto está tomando as providências cabíveis para reverter à situação.

Em 2007 apenas foi realizado a automação do Sistema no Aeroporto de Florianópolis e a implantação no Aeroporto de Goiânia.

O Aeroporto de Salvador está aguardando a disponibilidade de recursos para iniciar a licitação das obras de adequação do estacionamento. Todo o projeto de engenharia já foi concluído e há equipamentos disponíveis para pronto atendimento na Superintendência Regional do Nordeste. A implantação do Sistema está prevista para o primeiro semestre/2008.

Os demais aeroportos estão previstos para implantar o Sistema GEST conforme cronograma a seguir:

- Aeroporto de Belém: Março/2008
- Aeroporto de João Pessoa: Março/2008
- Aeroporto de Campo Grande: Abril/2008
- Aeroporto do Galeão: Maio/2008
- Aeroporto de Londrina: Junho/2008
- Aeroporto de Salvador: Julho/2008
- Aeroporto de Cuiabá: Setembro/2008
- Aeroporto de Ilhéus: Setembro/2008
- Aeroporto de Aracaju: Outubro/2008
- Aeroporto de Guarulhos: Novembro e Dezembro/2008
- Aeroporto de Campinas: Fevereiro/2009
- Aeroporto de Porto Alegre: Março/2009
- Aeroporto de Brasília: Junho/2009

Além disso, foi implantado e já se encontra em produção desde 03.03.2008, o Sistema no GEST no Aeroporto Santos Dumont - SBRJ.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Taxa de Crescimento da Receita Comercial da Atividade de Telecomunicações

Meta 5.3: Aumentar a receita de telecomunicações em 10%.

Resultado esperado: Aumento das receitas não tarifárias.

Dependência		Realizado 2006 (R\$)	Meta 2007 (R\$)	Variação (%)	Realizado até dezembro/2007	
					Valor Acumulado	% em relação a meta
SBBR	Aeroporto de Brasília	2.500.813,90	2.750.895,29	10,00%	2.926.242,38	106,37%
SBGL	Aeroporto do Galeão	6.914.569,04	7.606.025,94	10,00%	7.439.892,03	97,82%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	9.648.364,25	10.613.200,68	10,00%	10.145.524,49	95,59%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	1.745.275,33	1.919.802,86	10,00%	2.136.016,15	111,26%
SRBE	Sup. Regional do Norte	1.440.966,00	1.585.062,60	10,00%	1.450.068,08	91,48%
SRBR	Sup. Reg. do Centro-Oeste	692.933,10	762.226,41	10,00%	887.735,53	116,47%
SRGL	Sup. Regional do Leste	4.106.576,96	4.517.234,66	10,00%	4.740.292,32	104,94%
SRGR	Sup. Regional do Sudeste	3.033.955,42	3.337.350,96	10,00%	3.053.076,36	91,48%
SRMN	Sup. Regional do Noroeste	2.211.153,00	2.432.268,30	10,00%	2.547.503,89	104,74%
SRPA	Sup. Regional do Sul	4.415.663,00	4.857.229,30	10,00%	4.880.032,66	100,47%
SRRF	Sup. Regional do Nordeste	3.703.733,00	4.074.106,30	10,00%	3.918.369,64	96,18%
SRSV	Sup. Regional do Centro-Leste	2.173.690,00	2.391.059,00	10,00%	2.249.975,57	94,10%
INFRAERO		42.587.693,00	46.846.462,30	10,00%	46.374.729,10	98,99%

A realização da receita do negócio de telecomunicações apresentou um crescimento de aproximadamente 9%, em relação ao exercício anterior. Tal desempenho ficou apenas 1 ponto percentual abaixo da meta estipulada para 2007.

Esta pequena queda deveu-se a problemas operacionais do Sistema de Tarifação – COMVERGER que afetou os períodos de faturamento, alterando, por conseguinte, o período de apropriação da receita.

Taxa de Crescimento da Receita Comercial para Novos Negócios

Meta 5.4: Aumentar em 10% a receita comercial de novos negócios em 10%.

Resultado esperado: Aumento das receitas não tarifárias.

Indicador	Meta Anual	Realizado 2006	Realizado 2007	%
Receita Comercial de Novos Negócios (R\$ Milhões)	66,1	60,1	76,1	15,03%

Meta superada.

5.1.6 – Objetivo Estratégico 6: Certificar aeroportos da rede Infraero conforme requisitos ISO 9001, IAC 139-1001, IAC 107-1001/IAC 107-1011 e MCA 100-12

Número de Requisitos Concluídos na Fase de Consulta Preliminar, de acordo com o RBHA 139

Meta 6.1: Atender, em 70% dos aeroportos definidos, os requisitos necessários para a habilitação documental do aeroporto, na fase de consulta preliminar do processo de Certificação Operacional, conforme as IAC 139-1001 e IAC 139-1002.

Resultado esperado: Requisitos concluídos.

Dependência	Meta 2007	Realização
SBSP Aeroporto de Congonhas	Atender, em 70% dos aeroportos definidos, os requisitos necessários para a habilitação documental do aeroporto na fase de consulta preliminar do processo de Certificação Operacional, conforme IAC 139-1001 e IAC 139-1002	Não atendido
SRBE Sup. Regional do Norte		-
SBMQ Macapá		Atendido
SBSL São Luís		Atendido
SRBR Sup. Regional do Centro-Oeste		-
SBCY Cuiabá		Não atendido
SRGL Sup. Regional do Leste		-
SBCF Confins		Atendido
SRGR Sup. Regional do Sudeste		-
SBCG Campo Grande		Não atendido
SBKP Campinas		Atendido
SRMN Sup. Regional do Noroeste		-
SBRB Rio Branco		Atendido
SRPA Sup. Regional do Sul		-
SBCT Curitiba		Atendido
SBFI Foz do Iguaçu		Atendido
SBFL Florianópolis		Atendido
SRRF Sup. Regional do Nordeste		-
SBFZ Fortaleza		Atendido
SBJP João Pessoa	Atendido	
SBKG Campina Grande	Atendido	
SBMO Maceió	Atendido	
SBNT Natal	Atendido	
SBPL Petrolina	Atendido	
SBTE Teresina	Atendido	
SRSV Sup. Regional do Centro-Leste	-	
SBSV Salvador	Atendido	

Meta superada. Dos 19 aeroportos previstos, 16 atenderam aos requisitos necessários para a habilitação documental do aeroporto, correspondendo a 84,21%.

Número de Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído

Meta 6.2: Atender, em 70% dos aeroportos definidos, os requisitos necessários para a conclusão do Manual de Operações do Aeroporto – MOA, conforme IAC 139-1001.

Resultado esperado: Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Dependência		Meta 2007	Realização
SBGL	Aeroporto do Galeão	Atender, em 70% dos aeroportos definidos, os requisitos para a conclusão do Manual de Operações do Aeroporto - MOA, conforme IAC 139-1002	Atendido
SRBE	Sup. Regional do Norte		-
SBSL	São Luís		Atendido
SRBR	Sup. Regional do Centro-Oeste		-
SBCY	Cuiabá		Não atendido
SRGL	Sup. Regional do Leste		-
SBCF	Confins		Atendido
SRGR	Sup. Regional do Sudeste		-
SBCG	Campo Grande		Não atendido
SBKP	Campinas		Não atendido
SRMN	Sup. Regional do Noroeste		-
SBRB	Rio Branco		Atendido
SRPA	Sup. Regional do Sul		-
SBCT	Curitiba		Atendido
SBFI	Foz do Iguaçu	Atendido	
SBFL	Florianópolis	Não atendido	
SRRF	Sup. Regional do Nordeste	-	
SBFZ	Fortaleza	Atendido	
SBMO	Maceió	Atendido	
SBNT	Natal	Atendido	
SRSV	Sup. Regional do Centro-Leste	-	
SBSV	Salvador	Não atendido	

Apenas 9 dos 14 aeroportos atenderam aos requisitos necessários para a conclusão do Manual de Operações do Aeroporto, correspondendo a 57,14%. Os principais motivos para o não cumprimento da meta foram: efetivo reduzido e não dedicado à atividade; falta de apoio junto à Regional para obtenção de plantas; e falta de medições de características físicas junto ao ICA (em processo de renovação do convênio).

Após realização de estudo de necessidades, solicitou-se e foi autorizada a ampliação, reestruturação e capacitação do efetivo operacional, a fim de fornecer as condições mínimas para o cumprimento das metas. Tais medidas entrarão em execução a partir de 2008.

Etapas de Implantação do SGSO (Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional) concluídas de acordo com a IAC 139-1001 e IAC 139-1002

Meta 6.3: Implantar, em determinados aeroportos, todas as etapas do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO, conforme IAC 139-1001 e 139-1002.

Resultado esperado: Implantação concluída.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Dependência		Meta 2007	Realização
SBBR	Aeroporto de Brasília	Implantar todas as etapas do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional SGSO, conforme IAC 139-1001 e IAC 139-1002	1ª fase concluída
SRBE	Sup. Regional do Norte		-
SBBE	Belém		1ª fase concluída
SRGL	Sup. Regional do Leste		-
SBGL	Galeão		1ª fase concluída
SRGR	Sup. Regional do Sudeste		-
SBGR	Guarulhos		1ª fase concluída
SRMN	Sup. Regional do Noroeste		-
SBEG	Manaus		1ª fase concluída
SRPA	Sup. Regional do Sul		-
SBPA	Porto Alegre		1ª fase concluída
SRRF	Sup. Regional do Nordeste		-
SBRF	Recife		1ª fase concluída

O Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO é um conjunto de medidas, procedimentos e práticas, que são coerentes, integradas e documentadas, para o gerenciamento efetivo e seguro das operações aéreas. O SGSO também deve integrar, além da segurança da operação aérea propriamente dita, todos os aspectos de segurança, inclusive ocupacionais, aplicáveis às atividades associadas, direta ou indiretamente, às operações aéreas, em conformidade com a legislação específica em vigor.

As fases de implantação do SGSO são as seguintes:

- a) Política e objetivos de segurança operacional.
- b) Gestão do risco de segurança operacional.
- c) Garantia da segurança operacional.
- d) Promoção da segurança operacional.

Todos os aeroportos definidos implantaram da 1ª fase do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO, definidas pela IAC 139-1001 e IAC 139-1002.

A ANAC recomendou a substituição do capítulo do MOA, referente ao Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, pelo Planejamento de Implantação do SGSO, que detalharia, cronologicamente, as fases a serem implementadas em até 04 (quatro) anos, fixando a data de entrega dessa documentação até dezembro de 2007, pelos aeroportos em processo de Certificação Operacional.

Programa de Garantia de Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo

Meta 6.4: Implantar, em determinados aeroportos, o Programa de Garantia de Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo, conforme as diretrizes do MCA 100-12.

Resultado esperado: Requisitos concluídos.

Dependência		Meta 2007	Realização
SRBE	Sup. Regional do Norte	Implantar o Programa de Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo, conforme as diretrizes do MCA 100-12	-
SBJC	Júlio César		Implantado
SBIH	GNA - Itaituba		Não implantado
SRBR	Sup. Regional do Centro-Oeste		-
SBGO	Goiânia		Implantado
SRGL	Sup. Regional do Leste		-
SBBH	Pampulha		Não implantado
SRGR	Sup. Regional do Sudeste		-
SBBU	GNA - Bauru		Não implantado
SBDN	GNA - Presidente Prudente		Não implantado
SRMN	Sup. Regional do Noroeste		-
SBVH	GNA - Vilhena		Não implantado
SRPA	Sup. Regional do Sul		-
SBLO	Londrina		Implantado
SRRF	Sup. Regional do Nordeste		-
SBTE	Teresina		Não implantado
SRSV	Sup. Regional do Centro-Leste		-
SBIL	Ilhéus		Não implantado

O Programa de Garantia de Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo não foi implantado em todas as localidades previstas pelos seguintes motivos:

- Aeroporto de Ilhéus, Aeroporto de Teresina, GNA- Bauru, GNA – Presidente Prudente e GNA – Vilhena: o tempo estimado para atendimento dos requisitos do MCA e sua integração com a ISO 9001:2000 foi insuficiente;
- GNA – Itaituba: em razão da alteração no serviço prestado (desativação do APP). Ressalta-se que o processo já ultrapassava os 90% de conclusão;
- Aeroporto da Pampulha: dificuldade na gestão do contrato da consultoria para apoiar o processo de implantação integrado à ISO 9001:2000.

Aeroporto Certificado

Meta 6.5: Certificar o Sistema de Gestão da Qualidade, em 12 aeroportos definidos, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9000:2000.

Resultado esperado: Certificação ISO 9001:2000.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Dependência		Meta 2007	Realização
SRBE	Sup. Regional do Norte	Certificar o Sistema de Gestão da Qualidade com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000	-
SBBE	Belém		Certificado
SRGL	Sup. Regional do Leste		-
SBBH	Pampulha		Não certificado
SBRJ	Santos-Dumont		Não certificado
SRMN	Sup. Regional do Noroeste		-
SBBV	Boa Vista		Não certificado
SBRB	Rio Branco		Certificado
SRRF	Sup. Regional do Nordeste		-
SBJP	João Pessoa		Certificado
SBMO	Maceió		Certificado
SBNT	Natal		Certificado
SBPL	Petrolina		Certificado
SRSV	Sup. Regional do Centro-Leste		-
SBAR	Aracaju		Certificado
SRPA	Sup. Regional do Sul	Implantar o Sistema de Gestão da Qualidade com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000	-
SBLO	Londrina		Implantado
SRRF	Sup. Regional do Nordeste		-
SBTE	Teresina		Implantado

Dentre os aeroportos definidos para certificar/implantar o Sistema de Gestão da Qualidade, alguns não obtiveram a certificação pelos seguintes motivos:

a) Aeroportos de Belo Horizonte/Pampulha e Santos-Dumont/Rio de Janeiro:

A implantação de um Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ), com base nos requisitos da ISO 9001:2000, fundamenta-se na gestão de processos, objetivando um funcionamento eficaz, a partir da identificação e gerenciamento das diversas atividades interligadas e da melhoria contínua da gestão.

Para efetiva implantação do SGQ, a empresa deve implementar diversas etapas que, no caso dos Aeroportos de Belo Horizonte/Pampulha e Santos-Dumont/Rio de Janeiro, não se concluíram integralmente.

A inviabilidade foi decorrente de reformas estruturais que provocaram ajustes de efetivo e de recursos, conforme identificada pela Superintendência Regional do Leste.

Um dos meios para avaliar a eficácia do sistema de gestão da qualidade é a realização da auditoria de certificação, no entanto essa auditoria possui um custo financeiro para a empresa.

Por essa razão, a auditoria de certificação desses aeroportos foi transferida para o 1º semestre de 2008, quando o sistema de gestão da qualidade terá mais maturidade na adoção de ações que levam ao melhor gerenciamento dos processos estabelecidos.

b) Aeroporto de Boa Vista:

A Superintendência Regional do Noroeste solicitou que o Aeroporto de Boa Vista fosse excluído do processo de certificação ISO 9001:2000 até que houvesse condições para a plena implantação dos requisitos do referido normativo.

As razões estão fundamentadas na realização de obras de reforma no Terminal de Passageiros do aeroporto e na necessidade de complementar o efetivo (força de trabalho).

Essas razões levam ao insucesso da implantação do sistema de gestão da qualidade e da certificação ISO 9001:2000, visto que o normativo estabelece requisitos voltados à infra-estrutura, a capacitação e ao desenvolvimento de pessoas.

Tais requisitos são importantes à empresa, por estimular estruturas que proporcionem respostas rápidas às demandas de negócios e à satisfação do cliente.

Por essa razão que a exclusão do Aeroporto de Boa Vista do processo de certificação ISO 9001:2000 foi aceita, porém com a missão de implantar o Sistema de Gestão da Qualidade, com base nos requisitos da ISO 9001:2000, assim que as condições de infra-estrutura forem favoráveis.

Meta 6.6: Manter a certificação do Sistema de Gestão da Qualidade, em 19 aeroportos certificados em 2006, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9000:2000.

Resultado esperado: Manutenção da Certificação ISO 9001:2000.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Dependência		Meta 2007	Realização
SBBR	Aeroporto de Brasília	Manter a certificação do Sistema de Gestão da Qualidade com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000	Certificado
SBGL	Aeroporto do Galeão		Certificado
SBGR	Aeroporto de Guarulhos		Certificado
SBSP	Aeroporto de Congonhas		Certificado
SRBE	Sup. Regional do Norte		-
SBSL	São Luís		Certificado
SRBR	Sup. Regional do Centro-Oeste		-
SBCY	Cuiabá		Certificado
SBCO	Goiânia		Certificado
SRGL	Sup. Regional do Leste		-
SBCF	Confins		Certificado
SBVT	Vitória		Certificado
SRGR	Sup. Regional do Sudeste		-
SBKP	Campinas		Certificado
SRMN	Sup. Regional do Noroeste		-
SBEG	Eduardo Gomes		Certificado
SRPA	Sup. Regional do Sul		-
SBCT	Curitiba		Certificado
SBFI	Foz do Iguaçu		Certificado
SBFL	Florianópolis		Certificado
SBNF	Navegantes		Certificado
SBPA	Porto Alegre		Certificado
SRRF	Sup. Regional do Nordeste		-
SBFZ	Fortaleza		Certificado
SBRF	Recife		Certificado
SRSV	Sup. Regional do Centro-Leste		-
SBSV	Salvador		Certificado

Meta cumprida.

5.1.7 – Objetivo Estratégico 7: Priorizar investimentos em ampliação da infra-estrutura aeroportuária comprovadamente necessários à otimização da rede de aeroportos administrados pela Infraero

Investimentos Realizados

Meta 7.1: Executar os investimentos selecionados com recursos disponíveis.

Resultado esperado: Disponibilizar a infra-estrutura necessária para cumprimento da missão da Infraero.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

AÇÃO	DESCRIÇÃO	2007*		
		LOA	REALIZADO	Var %
0631	DESENVOLVIMENTO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	1.183.938.548	514.644.622	43%
	PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC	784.934.556	301.253.253	38%
0631.1F52.0052	VIÁRIO INTERNO NO AEROPORTO DE GOIÂNIA	83.660.000	29.670.235	35%
0631.1F53.0016	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAPÁ	51.596.878	11.356.939	22%
0631.1F54.0033	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO SANTOS DUMONT	123.000.000	61.379.377	50%
0631.1F55.0024	SISTEMAS DE AUXÍLIO E PROTEÇÃO AO VOO DO NOVO COMPLEXO AEROPORTUÁRIO EM SÃO GONÇALO DO AMARANTE	43.110.000	29.860.916	69%
0631.1F56.0042	NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS	10.000.000	-	0%
0631.1F59.0053	CONSTRUÇÃO DO SATÉLITE SUL DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA	7.960.000	-	0%
0631.1F60.0023	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FORTALEZA	17.616.857	7.274.337	41%
0631.1F61.0025	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL JOÃO PESSOA	18.000.000	16.891.013	94%
0631.1J93.0041	AMPLIAÇÃO DOS SISTEMAS DE PISTAS E PATIOS E DE MACRODRENAGEM DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CURITIBA	10.000.000	-	0%
0631.1J95.0032	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE TORRE DE CONTROLE E DE SISTEMA DE PISTA DO AEROPORTO DE VITÓRIA	110.120.000	7.085.523	6%
0631.1J97.0014	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BOA VISTA	7.510.000	6.295.616	84%
0631.1J98.0051	COMPLEMENTAÇÃO DA REFORMA E AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CUIABÁ	1.600.000	-	0%
0631.1J99.0035	ADEQUAÇÃO E AMPLIAÇÃO DO SISTEMA DE PISTAS E PATIOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS	134.000.000	85.525.543	64%
0631.1K00.0035	ADEQUAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS	44.260.821	42.143.754	95%
0631.1K02.0026	IMPLANTAÇÃO DE QUATRO PONTES DE EMBARQUE NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE RECIFE	10.000.000	-	0%
0631.1K65.0029	OBRAS COMPLEMENTARES NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR	12.000.000	-	0%
0631.1M30.0035	CONSTRUÇÃO DE TORRE DE CONTROLE NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS	10.500.000	-	0%
0631.1M31.0035	GUARULHOS	25.000.000	-	0%
0631.1M32.0033	RECUPERAÇÃO DO SISTEMA DE PISTAS E PATIOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO	40.000.000	3.770.000	9%
0631.1M33.0043	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE CARGAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE	25.000.000	-	0%
	GRANDES VULTO	24.379.234	9.981.741	41%
0631.1F57.0027	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACEIÓ	1.000.000	-	0%
0631.1J94.0012	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL CRUZEIRO DO SUL	15.532.534	9.981.741	64%
0631.1K01.0035	ADEQUAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS	4.696.700	-	0%
0631.1J92.0029	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR - TORRE DE CONTROLE	3.150.000	-	0%
	NACIONAL	29.541.269	17.823.825	60%
0631.1F62.0001	ADEQUAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - NACIONAL	29.541.269	17.823.825	60%
	MANUTENÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	345.083.489	185.585.803	54%
0631.4099.0010	REGIÃO NORTE	80.222.810	35.365.466	44%
0631.4099.0020	REGIÃO NORDESTE	49.418.999	27.378.155	55%
0631.4099.0030	REGIÃO SUDESTE	151.744.713	74.716.659	49%
0631.4099.0040	REGIÃO SUL	23.179.805	11.500.109	50%
0631.4099.0050	REGIÃO CENTRO-OESTE	40.517.362	36.625.414	90%
0623	PROGRAMA DE PROTEÇÃO AO VOO E SEGURANÇADO TRÁFEGO AÉREO	1.695.919	1.568.306	92%
	MANUTENÇÃO DOS SISTEMAS DE PROTEÇÃO AO VOO	1.695.919	1.568.306	92%
0623.2041.0010	REGIÃO NORTE	265.535	262.843	99%
0623.2041.0020	REGIÃO NORDESTE	67.453	64.894	96%
0623.2041.0030	REGIÃO SUDESTE	780.819	746.651	96%
0623.2041.0040	REGIÃO SUL	189.806	186.794	98%
0623.2041.0050	REGIÃO CENTRO-OESTE	392.506	307.124	78%
0807	PROGRAMA DE INVEST. DAS EMPRESAS ESTATAIS EM INFRA-ESTRUTURA DE APOIO	22.425.614	8.125.937	36%
0807.4102.0001	MANUTENÇÃO E ADEQUAÇÃO DE BENS MÓVEIS, VEÍCULOS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS - NACIONAL	4.416.135.00	2.097.899	48%
0807.4103.0001	MANUTENÇÃO E ADEQUAÇÃO DE ATIVOS DE INFORM., INFORMAÇÃO E TELEPROCESSAMENTO - NACIONAL	18.009.479.00	6.028.038	33%
	T O T A L	1.208.060.081	524.338.865	43%

* Aprovado pela Lei 11.451, Lei 11.544, Lei 11.517 e Lei 11.625

O Orçamento de Investimentos da INFRAERO apresentou uma realização de R\$ 524,3 milhões, equivalente a 43% do montante estimado para o exercício, os quais foram aplicados em três programas distintos:

- ➔ Desenvolvimento da Infra-estrutura Aeroportuária,
- ➔ Proteção ao Voo e Segurança do Tráfego Aéreo, e
- ➔ Investimentos das Empresas Estatais em Infra-estrutura de Apoio.

A justificativas sobre o percentual de realização do Orçamento de investimentos da INFRAERO foram apresentadas no item 4 deste relatório.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

O objetivo estratégico de priorizar investimentos em ampliação da infra-estrutura aeroportuária comprovadamente necessários à otimização da rede de aeroportos administrados pela INFRAERO está integrado à estratégia do Governo Federal no que se refere ao desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária, conforme estabelecido no PPA – Plano Plurianual e no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, possibilitando a melhoria da eficiência operacional e da qualidade dos serviços ofertados, bem como o desenvolvimento dos negócios da Empresa. Nesse contexto, a INFRAERO exerceu importante papel na realização das metas do Governo Federal para o setor de aviação civil.

Apesar da paralisação temporária de obras importantes, retomadas no final do exercício, em decorrência principalmente de retenção cautelar de valores estabelecida pelo Tribunal de Contas da União – TCU, a Empresa investiu R\$ 573,1 milhões em obras e equipamentos com recursos próprios, ATAERO e de Convênios, dos quais R\$ 95,8 milhões derivaram do aporte de capital realizado pela União.

Os investimentos realizados em obras de expansão, modernização e manutenção dos aeroportos alcançou o montante de R\$ 439,1 milhões, 14,4% abaixo dos investimentos realizados em 2006. Destaca-se a aplicação de R\$ 337,5 milhões com recursos próprios e R\$ 101,6 milhões com recursos do Adicional Tarifário – ATAERO (Parte INFRAERO). O montante de recursos de convênios realizados em 2007 foi de R\$ 48,8 milhões.

Em equipamentos foram investidos R\$ 59,7 milhões de recursos próprios e R\$ 25,5 milhões com recursos do ATAERO.

A fim de garantir a operacionalidade e a segurança compatível com as normas em vigor e as necessidades do País, os investimentos foram direcionados aos aeroportos com maior demanda de carga e passageiros e aos de interesse estratégico do Governo Federal.

Discriminação	Fonte de Investimentos (R\$ milhões)		
	2007	2006	Varição
Com Recursos Próprios da INFRAERO:	397,2	367,3	8,1%
. Equipamentos	59,7	61,3	
. Obras e Equipamentos (Transferidos para União)	241,7	209,9	
. Obras e Equipamentos (Aporte de Capital)	95,8	96,1	
Com Recursos ATAERO (Parte INFRAERO)	127,1	225,0	-43,5%
. Equipamentos (Transferidos para União)	25,5	18,0	
. Obras e Equipamentos (Transferidos para União)	101,6	207,0	
Total dos Dispendios pela INFRAERO	524,3	592,3	-11,5%
Com Recursos de Convênios	48,8	297,4	-83,6%
. Recursos Convênios (com Desemb. p/ INFRAERO)	46,3	293,0	
. Recursos Convênios (com Desemb. por Terceiros)	2,5	4,4	
Total	573,1	889,7	-35,6%

Empreendimentos Concluídos

Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto (João Pessoa) - SBJP



Objeto: Ampliação e reforma do terminal de passageiros e reforço de pistas e pátio.

Resultados: Ampliação da área de 6.067 m² para 9.464 m² com ampliação da capacidade de 580 mil pax/ano para 860 mil pax/ano.

Investimento: R\$ 50 milhões.

Conclusão: Setembro de 2007.

Aeroporto Santos-Dumont /Rio de Janeiro – SBRJ



Objeto: Reforma e ampliação do terminal de passageiros, do sistema de pistas e pátios, obras complementares e elaboração dos projetos executivos.

Resultados: Ampliação da área de 33.000m² para 61.090m² com ampliação da capacidade de 3,2 milhões pax/ano para 8,5 milhões pax/ano.

Investimento: R\$ 381 milhões.

Conclusão: Novembro de 2007.

Aeroporto Internacional de Congonhas / São Paulo – SBSP



Objeto 1: Complementação da reforma e modernização do terminal de passageiros (TPS), do sistema viário, do sistema de pistas e pátios de aeronaves.

Investimento: R\$ 214 milhões.

Conclusão: Outubro/2007.

Objeto 2: Recuperação do pavimento da pista principal e pistas de taxi.

Investimento: R\$ 16 milhões.

Conclusão: Setembro de 2007.

Aeroporto Internacional de Corumbá – SBCR



Objeto: Recuperação do pátio de aeronaves, implantação do sistema de macrodrenagem, do balizamento noturno no pátio de aeronaves, da sinalização vertical luminosa do sistema de pistas, e do sistema separador de água e óleo na rede coletora de drenagem.

Investimento: R\$ 18,6 milhões.

Conclusão: Agosto de 2007.

Aeroporto Internacional de Campinas/Viracopos – SBKP



Objeto: Execução de obras e serviço de infra-estrutura.

Investimento: R\$ 22 milhões.

Conclusão: Serviço parcialmente concluído – Contrato rescindido.

Principais Empreendimentos em Andamento

Dos diversos empreendimentos realizados pela INFRAERO, continuam em andamento em 2008 os seguintes:

Aeroporto Internacional de Boa Vista - SBBV



Objeto: Obras e serviço de engenharia para reforma e ampliação do terminal de passageiros, reurbanização do acesso e de construção de edificações complementares do Aeroporto Internacional de Boa Vista, em Boa Vista – RR

Término previsto: Janeiro de 2008.

Situação atual:

Serviços concluídos: Divisórias internas de vidro temperado, instalações de luminárias e detectores de fumaça, revestimentos em granito e cerâmicas dos sanitários e da praça de alimentação, revestimento externo das paredes com pastilha cerâmica.

Em execução: Revestimento externo com divisórias de vidro temperado e espera para pontes de embarque, reservatório: em execução o revestimento externo, demolição de elementos estruturais na nova área definida aos órgãos públicos, instalação de aparelhos de ar condicionados para climatização das áreas de administração, embarque e saguão.

Geração de empregos prevista: 200 (50 dir. e 150 ind.).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	Depois
Capacidade	0,27 milhões de passageiros/ano	0,33 milhões de passageiros/ano
Área do terminal de passageiros	4.542 m ²	7.003,84 m ²
Balcões de check-in	06	12

Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul - SBCZ



Objeto: Realização de obras e serviços de engenharia necessários a ampliação e modernização do sistema terminal de passageiros.

Término previsto: Abril de 2008.

Situação atual:

Serviços Executados: Terraplenagem da estrada e estacionamento, concretagem da laje da passarela de acesso ao centro de eventos, tubulação de drenagem da estrada e estacionamento, aplicação do revestimento cerâmico na fachada do terminal de passageiros, montagem da escada metálica do terminal de passageiros, colocação do *sky-light* na cobertura do terminal de passageiros, aplicação de manta asfáltica no piso do terminal de passageiros, colocação de vidros nas esquadrias de alumínio do terminal de passageiros e centro de eventos.

Centro de Eventos: Executada a cobertura e fixação do forro.

Geração de empregos prevista: 800 (200 dir. e 600 ind.).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	Depois
Capacidade	0,056 milhões de passageiros/ano	0,33 milhões de passageiros/ano
Área do terminal de passageiros	515 m ²	3.704 m ²
Balcões de check-in	04	10

Aeroporto Internacional de Fortaleza - SBFZ



Objeto 1: Construção de TECA, vias de acesso e reforço do pátio e pistas de táxis para o TECA.

Término previsto: Janeiro de 2008.

Situação atual: Execução de rede de drenagem; execução de instalações elétricas e eletrônicas; execução de instalações de ar condicionado; instalação de peitoris e soleiras; execução de revestimento das fachadas em pastilha cerâmica; execução de instalações hidráulicas e de esgoto; execução de revestimento cerâmico de piso; movimento de terra no entorno do TECA (pátios internos e estacionamento público); concreto de piso da doca lado ar e instalação de quadros elétricos.

Geração de empregos prevista: 800 (200 dir. e 600 ind.)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
Área Total:	8.995,34 m ²
Área Importação:	1.046,00 m ²
Área Exportação:	2.260,43 m ²
Área Doméstica:	536,40 m ²

Objeto 2: Construção de torre de controle e edificações DPV.

Término previsto: Setembro de 2008.

Situação atual: 75,06% das obras executadas.

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - SBGL



Objeto: Recuperação e revitalização do sistema de pistas e pátios.

Término previsto: Setembro de 2009.

Situação atual: Primeira etapa da pista concluída.

Geração de empregos prevista: 800 (200 dir. e 600 ind.)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS
Reforma da pista 10/28 (constituída em 3 etapas de interdições)
Reforma das pistas de taxiamento e pátio
Alargamento das interseções

Aeroporto de Goiânia /Santa Genoveva – SBGO



Objeto: Implantação do novo sistema terminal de Goiânia, com novo terminal de passageiros, pátio de aeronaves (conectado ao atual), estacionamento de veículos, edificações de apoio e novo acesso viário.

Término previsto: Maio de 2008.

Situação Atual: Obra paralisada.

Geração de empregos prevista: 3.600 (900 diretos e 2.700 indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	Depois
Capacidade	0,6 milhões de pax/ano	2,1 milhões de pax/ano
Pista táxi paralelo	2.500m	5.000m
Área do Pátio de Aeronaves	21.263 m ²	72.200 m ²
Área do Terminal de Passageiros	7.650 m ²	27.160 m ²
Pontes de embarque / desembarque	0	04
Balcões de check-in	25	32
Esteiras de bagagens	2	4

Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos /Gov. André Franco Montoro – SBGR



Objeto: Implantação, adequação, ampliação e revitalização do sistema de pátios e pistas; recuperação e revitalização do sistema de macro drenagem existente; implantação do sistema separador de água/óleo do sistema de macro drenagem; revitalização do sistema viário existente.

Término previsto: Junho de 2008.

Situação Atual:

PISTA DE ROLAMENTO "A" – Execução da travessia 2 no canal C1, regularização dos off-sets entre a Pista de Rolamento - A (PR-A) e a Pista de Rolamento - B (PR-B), execução de CFT (Camada Final de Terraplanagem), escavação do canal C1, escavação do canal

paralelo, execução do berço de rachão no canal paralelo, execução da camada de bloqueio nos acostamentos, execução de BGS (Brita Graduada Simples), execução de BGTC (Brita Graduada Tratada com Cimento), execução de PMQ (Pré Misturado a Quente), execução de Binder, execução de capa, implantação das CEB's (Caixa Elétrica de Balizamento) na lateral da pista, implantação dos terceiros segmentos das luminárias de eixo de pista, execução de drenos profundos, período de atuação do aterro de sobrecarga na região da cava de areia.

PÁTIO REMOTO – Execução da rede de drenagem T-83 e execução das caixas 02 e 03. Continua o aterro da Pista de Rolamento (PR-V), aterro na área de equipamentos de apoio à rampa, aterro do pátio remoto, escavação para correção do greide das áreas gramadas da Pista de Rolamento (PR-V).

Geração de empregos prevista: 2.000 (500 diretos e 1.500 indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
Ampliação do pátio de aeronaves em pavimento rígido	74.058m ²
Ampliação do pátio de aeronaves em pavimento flexível	53.919m ²
Acostamentos	5.539m ²
Vias de serviço e equipamentos de rampa	21.263m ²
Complementação das Taxiways	6.328m ²

Aeroporto de Jacarepaguá - SBJR



Objeto: Reforma e adequação do terminal de passageiros atual.

Situação atual: Em execução.

Aeroporto Internacional de Macapá – SBMQ



Objeto: Obras e serviços de engenharia de construção do novo terminal de passageiros, do sistema viário, edificações de apoio, ampliação do pátio de aeronaves e obras complementares (Convênio com o Estado do Amapá).

Término previsto: Maio de 2008.

Situação Atual: Obra retomada no mês de dezembro, reativando o canteiro.

Geração de empregos prevista: 1.000 (250 diretos e 750 indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	Depois
Capacidade	170 mil	700 mil
Área do Pátio de Aeronaves	21.000m ²	30.000m ²
Área do Terminal de Passageiros	2.900m ²	17.000m ²
Balcões de check-in	8	16
Esteiras de bagagens	01	03

Novo Complexo Aeroportuário de Natal (São Gonçalo do Amarante)



Objeto: Obras e serviços de engenharia de implantação de complexo aeroportuário em novo sítio (distinto do Aeroporto Internacional Augusto Severo), re-adequação dos projetos pistas, pátio de aeronaves, acessos viários, drenagem e sistema auxiliar de proteção ao vôo.

Término previsto: Julho de 2009.

Situação atual: Cercamento da área – 99,53%; execução dos serviços de terraplenagem – 86,91%; pavimentação – 38,16%; drenagem – 19,04%; infraestrutura de sinalização luminosa– 35,08%; manutenção de vias de acesso e cercamento – 71,63%.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
Pista de Pouso	3.000 m x 45m (projetos da pista em estudo para re-orientação)
Pista táxi paralelo	3.000 x 23 m
Área do Pátio de Aeronaves	159.000 m ²
Terraplanagem	2.000.000 m ³
Pavimentação	60.000 m ³
Drenagem	2.500m

Aeroporto de Porto Velho – SBPV



Objeto: Reforço da pista de pouso/decolagem 01/19, pista de táxi, alargamento dos acostamentos da pista de pouso e recapeamento do pátio existente.

Término previsto: Fevereiro de 2008.

Situação Atual:

Serviços concluídos: Recapeamento e sinalização da pista de pouso e decolagens e da pista de táxi de interseção principal. O pavimento flexível do pátio antigo está 70% concluído.

Por solicitação do 5º BEC, as obras encontram-se paralisadas em razão do início do período de chuvas.

Geração de empregos prevista: 4.800 (diretos e indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS
Cabeceiras: 01/19
Dimensões: 2.400,00m x 45,00 m
Tipo de Pavimento: Flexível - Concreto asfáltico - ASPH
Largura do Acostamento: 7,5 m
PCN: 41
Tipo de Balizamento: SN-06

Aeroporto de Vitória – SBVT



Objeto: Implantação do novo sistema terminal de Vitória, com novo terminal de passageiros, torre de controle, vias de acesso, táxiways e edificações de apoio.

Término previsto: Dezembro de 2009.

Situação Atual: Obra retomada após paralisação de 204 dias.

Geração de empregos prevista: 4.800 (diretos e indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	Depois
Capacidade	0,56 milhões de passageiros/ano	2,1 milhões de passageiros/ano
Pista de Pouso	1.700	2.416 m
Área do Pátio de Aeronaves	34.660m ²	51.000m ²
Área do terminal de passageiros	4.483m ²	26.578m ²
Pontes de embarque / desembarque	00	06
Balcões de check-in		19

Aeroporto Internacional de Salvador – SBSV

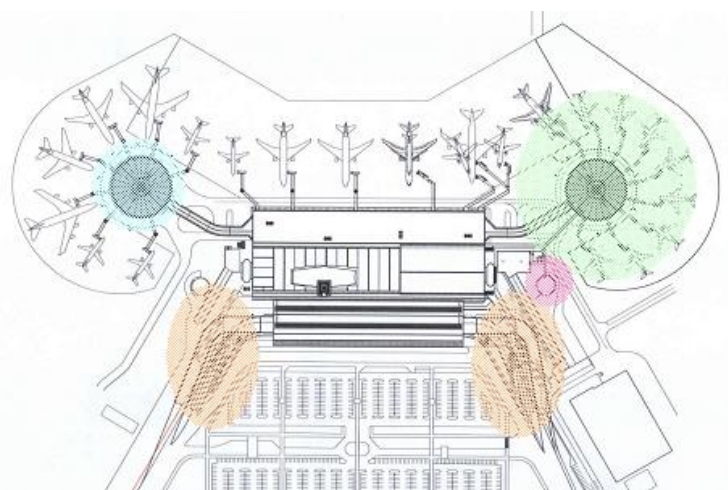


Objeto: Ampliação e readequação do sistema viário de acesso.

Situação atual: Em Execução.

Empreendimentos com início a partir de 2008

Aeroporto Internacional de Brasília – SBBR



Objeto 1: Ampliação do lado sul do terminal de passageiros, central de utilidades e prolongamento do viaduto de embarque.

Situação atual: Elaborado novo estudo de reforma e ampliação para ser aprovado junto ao Ministério da Defesa e a Casa Civil em substituição a proposta de construção do satélite sul.



Objeto 2: Construção do segundo viaduto sobre a via de acesso a Base Aérea de Brasília.

Situação atual: Preparando para licitar.

Aeroporto Internacional de Confins – SBCF



Objeto: Ampliação do estacionamento de veículos em mais 700 vagas e alteração de acessos internos.

Situação atual: Preparando para licitar.

Aeroporto Internacional Afonso Pena (Curitiba) - SBCT



Objeto 1: Ampliação do sistema de pista e pátios, infra-estrutura, macrodrenagem e obras complementares.

Situação atual: Preparando para licitar.



Objeto 2: Ampliação do terminal de cargas em mais 5.000 m².

Situação atual: Edital publicado.

Aeroporto Internacional de Cuiabá - SBCY



Objeto: Complementação da reforma do terminal de passageiros.

Situação atual: Preparando para licitar.

Aeroporto Internacional de Florianópolis/Hercílio Luz - SBFL



Objeto: Construção do novo terminal de passageiros, sistema viário externo, estacionamento de veículos, pátio de aeronaves.

Situação atual: Preparando para licitar.

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – SBGL



Objeto 1: Reforma geral do terminal de cargas 1 - exportação.

Situação atual: Em fase final de projeto.



Objeto 2: Projeto de revitalização e modernização do terminal de passageiros 1.

Situação atual: Em fase de contratação do projeto.

Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos /Gov. André Franco Montoro – SBGR



Objeto 1: Construção do terminal de passageiros nº 03, pátio de aeronaves e edifício garagem.

Situação atual: Preparando para licitar.



Objeto 2: Construção da terceira pista de pouso e decolagem, desapropriações e provisão habitacional.

Situação atual: Em estudo.

Aeroporto de Viracopos/ Campinas - SBKP



Objeto 1: Reforço com alargamento da pista de táxi para alternativa de operação de pouso e decolagem.

Situação atual: Edital publicado.



Objeto 2: Reforma geral e recapeamento da pista de pouso principal, ampliação do pátio do TECA e construção do novo pátio de aviação geral.

Situação atual: Em elaboração do projeto.

Aeroporto de Internacional Salgado Filho - SBPA



Objeto 1: Ampliação da pista de pouso e decolagem.

Situação atual: Em processo de remoção das famílias da área da ampliação.

Objeto 2: Construção do novo terminal de cargas.

Situação atual: Preparando a licitação.

Aeroporto de Parnaíba - SBPB



Objeto: Ampliação e reforço do pátio de aeronaves e pista de pouso/decolagem.

Situação atual: Preparando a licitação.

Aeroporto de Internacional dos Guararapes - SBRF



Objeto: Conclusão do conector do atual terminal de passageiros com a instalação de 4 pontes de embarque.

SITUAÇÃO ATUAL: **EM LICITAÇÃO.**

Aeroporto de Congonhas - SBSP



Objeto: Construção da torre de controle.

Situação atual: Em licitação.

Aeroporto de Vitória - SBVT



Objeto: Construção do novo terminal de cargas.

Situação atual: Em projeto.

5.1.8 – Objetivo Estratégico 8: Elevar os princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativa e negocial, e no discurso institucional da Infraero, apresentando aos stakeholders o seu compromisso com a RSE e o desenvolvimento sustentável

Indicadores Ethos de Responsabilidade Social

Meta 8.1: Alcançar o 3º estágio para, pelo menos dois, dos temas que ainda se encontram no 2º estágio dos indicadores Ethos de RSE.

Resultado esperado: Fortalecer a gestão corporativa de Responsabilidade Social Empresarial.

A Infraero em 2007 continuou firme na caminhada para fortalecer a gestão corporativa de Responsabilidade Social Empresarial, mantendo o nível já alcançado no exercício anterior. No entanto, o cenário enfrentado pela Infraero

em 2007 não permitiu o avanço para o 3º estágio de algum dos temas que se encontravam no 2º estágio dos Indicadores Ethos de RSE, em 2006.

Embora a Infraero tenha implementado algumas ações no intuito de melhorar os indicadores de profundidade, esse esforço não foi suficiente para o alcance da meta estipulada. Exemplo das principais ações implementadas:

- O Código de Ética da Infraero passou a cobrir assuntos como Nepotismo.
- O Código de Ética da Infraero passou a tratar das relações com a comunidade.
- Com relação à eficácia na disseminação dos valores e princípios éticos da empresa, já existem processos sistemáticos de difusão dos valores e princípios para o público interno.
- A Infraero já elabora anualmente um balanço social, descrevendo suas ações sociais e ambientais e incorporando aspectos quantitativos.

Também merece destaque a realização de estudos para criação e implantação de Comitê de RSE. Toda a documentação pertinente foi elaborada, porém, a efetiva implementação do Comitê foi postergada para após a revisão da estrutura organizacional da Sede da Empresa, que somente ocorreu em fevereiro/2008.

Parcela de aeroportos com Licença de Operação em vigor

Meta 8.2: Obter Licença de Operação – LO para 5 aeroportos da rede, emitida por órgão ambiental.

Resultado esperado: Atender à legislação ambiental vigente (Resolução CONAMA N° 237/97), que trata do licenciamento ambiental de empreendimentos impactantes ambientalmente como aeroportos, bem como cumprir a Política Ambiental da Infraero.

Realização:	Obtidas as licenças dos aeroportos de Confins, Campinas e Macaé
--------------------	--

Visando a consonância com a legislação brasileira e a política ambiental da INFRAERO, estabeleceu-se como meta, para o ano de 2007, a conquista de 5

(cinco) licenças operacionais, atingindo a marca de 75% (setenta e cinco por cento) dos aeroportos da Rede Infraero regularizados, do ponto de vista ambiental, ou seja, com Licença de Operação em vigor.

Entretanto, como se sabe, o licenciamento de um empreendimento não depende exclusivamente do empreendedor, existindo fatores que influenciam essa atividade, como o tempo de análise da documentação pelo órgão ambiental, a participação da sociedade no processo de licenciamento, a solicitação de vistas ao processo de licenciamento, por parte de órgãos governamentais, bem como a solicitação de estudos complementares, que podem influenciar diretamente no prazo para obtenção das licenças.

No ano de 2007, a INFRAERO conseguiu a licença operacional do Aeroporto de Confins - SBCF, Macaé - SBME e Campinas - SBKP. Com isso, a Empresa atingiu a marca de 71% (setenta e um por cento) dos seus aeroportos licenciados.

Em 2007, estavam previstos ainda os licenciamentos operacionais do Aeroporto de Uberlândia - SBUL, Uberaba - SBUR, Brasília - SBBR, Salvador - SBSV e Guarulhos - SBGR, compondo um grupo de 8 (oito) aeroportos. Contudo, em decorrência de fatores intervenientes, alheios à INFRAERO, não se cumpriu a meta em sua totalidade.

Dos quatro aeroportos não licenciados, Uberlândia e Uberaba apresentavam a maior probabilidade de obtenção de Licença de Operação, em 2007. Todavia, em virtude das profundas modificações estruturais ocorridas na Fundação Estadual do Meio Ambiente (Feam), do Estado de Minas Gerais, no 2º semestre de 2007, o tempo necessário para a análise ambiental dos referidos empreendimentos foi ampliado, provavelmente contribuindo para a não emissão, em 2007, das Licenças Operacionais do SBUL e SBUR.

O Aeroporto Internacional de Guarulhos - SBGR, com mais de 5 (cinco) anos de processo de licenciamento, também apresentava boa probabilidade de ser licenciado em 2007. Atualmente, após um árduo trabalho realizado durante o 2º semestre do ano passado, o licenciamento do SBGR está dependendo da assinatura de um Termo de Ajuste de Conduta (TAC), prevista para ocorrer em janeiro de 2008.

Já os Aeroportos de Brasília e Salvador estavam mais distantes de se conseguir seus licenciamentos, que os demais, porém ambos tinham possibilidade de serem licenciados em 2007, fato que não se sucedeu.

Em que pese o trabalho desenvolvido para atingir a meta de obtenção de 5 (cinco) licenças operacionais, há que se destacar o esforço empreendido para obtenção de outras licenças ou autorizações de relevante importância para a INFRAERO, como:

- Autorização ambiental para recuperação do sistema de pista do Aeroporto de São Luís - SBSL;
- Autorização de instalação para reforma do terminal do Aeroporto de Boas Vista - SBBV;
- Autorização ambiental para ampliação do Aeroporto de Curitiba - SBCT;
- Autorização ambiental para instalação do aeroporto indústria no Aeroporto de Confins - SBCF;
- Licenças prévias para a unidade de tratamento de resíduos do Aeroporto de Confins - SBCF e Aeroporto de Recife - SBRF;
- Licença de instalação para o Aeroporto de Brasília - SBBR.

Além desses diplomas ambientais conquistados em 2007, foram estruturados vários processos de licenciamento de interesse da Empresa, como as obras do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Governo Federal, para respectiva solicitação de licença ambiental.

Consumo de Água

Meta 8.3: Consumo de água igual ou inferior a 39,7 litros/passageiro.

Resultado esperado: Eficientização dos sistemas da Infraero, atingindo objetivos da Política Ambiental e contribuindo para os objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos.

Discriminação	2007	
	Meta	Realizado
Consumo de Água (litros/passageiros)	39,7	37,4

Meta superada. A meta de consumo de água inferior a 39,7 litros/passageiro, para o ano de 2007, foi atingida, com uma redução do indicador da ordem de 6% (seis por cento), conforme resultados de janeiro a dezembro/07.

Implantação de Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE

Meta 8.4: Implantar o Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica – GCE.

Resultado esperado: Cumprimento da meta por 90% dos aeroportos analisados.

A concepção dessa meta surgiu da necessidade de uma melhor gestão e fiscalização dos contratos de energia elétrica, por meio do acompanhamento das informações compreendidas nas faturas de energia elétrica. Para atingir essa meta, um trabalho foi conduzido para o desenvolvimento do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE.

O Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE constitui-se de ferramenta composta pelas atividades de energia elétrica desenvolvidas no SmartStream e pelos relatórios gerados a partir das informações nele inseridas. Os dados contratuais são informados no instante do cadastramento do contrato, e as informações mensais devem ser necessariamente preenchidas nas atividades do sistema, para emissão das solicitações de pagamento das faturas.

O GCE é uma importante ferramenta que permite o acompanhamento dos contratos de energia da Infraero, fornecendo informações sobre os mesmos, tais como: prazos de validade dos contratos, demanda contratada, valores mensais, pagamentos efetuados, consumo de energia de cada unidade consumidora e indicadores de energia elétrica. Os dados informados no sistema permitirão uma gestão mais eficaz dos contratos, fornecendo subsídios para a tomada de decisão, além de disponibilizar, de forma simples, dados confiáveis referentes ao consumo de energia elétrica nos aeroportos, GNAs e UTAs, sob a responsabilidade da INFRAERO.

Como benefícios da implantação do GCE, podem ser citados:

- Fornecimento de relatórios gerenciais que possibilitam o gerenciamento dos contratos de energia elétrica, de forma simples e com maior confiabilidade;
- Maior controle das planilhas;
- Possibilidade de ações mais eficazes de fiscalização;
- Informação atualizada *on-line*.

As atividades do GCE desenvolvidas no SmartStream entraram em produção em 01 de dezembro de 2007. A partir dessa data, todos os contratos regulares foram cadastrados no SSContratos, com cadastramento complementar no GCE, sendo

permitido o pagamento da fatura, somente após o preenchimento das informações solicitadas pelo sistema.

A partir de 01 de janeiro de 2008, todos os aeroportos (contratos regulares ou não regulares), passaram obrigatoriamente a preencher as atividades do GCE, para emissão das solicitações de pagamento de suas respectivas faturas. Dessa maneira, 100% (cem por cento) das unidades consumidoras da INFRAERO deveriam estar cadastradas no GCE, fato não ocorrido devido à ausência de implementação de funcionalidade, ainda em desenvolvimento pela PRTI, com prazo de encerramento em 01 de março de 2008

Implantação de Novos Índices de Consumo de Energia Elétrica

Meta 8.5: Implantar novos índices de consumo de energia elétrica.

Resultado esperado: Cumprimento da meta em 100% dos aeroportos analisados.

A implementação dos relatórios compreendendo os novos índices de energia elétrica está em desenvolvimento. Os relatórios serão gerados com base nas informações contidas nas atividades de energia elétrica do SmartStream e dos sistemas de carga e passageiros. Dentre os relatórios desenvolvidos, destaca-se o relatório de Indicadores de Consumo de Energia, que contempla o fornecimento de novos índices, tais como:

- kWh/pax: índice que mede a relação entre consumo mensal de energia elétrica dos aeroportos (exceto TECA) e o número total mensal de passageiros;
- kWh/ton: índice que mede a relação entre consumo mensal de energia elétrica dos TECAs e o peso (em toneladas) de carga mensal total.

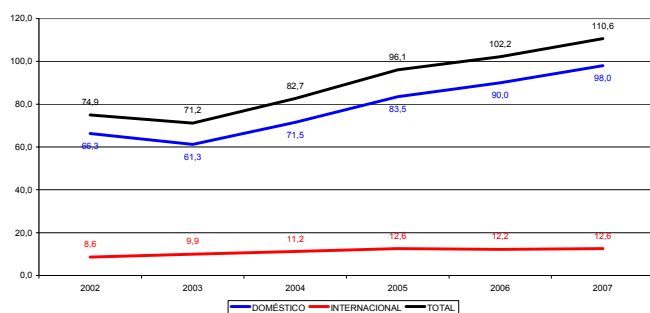
Os relatórios encontram-se em fase de validação das informações, uma vez que o sistema atualmente não possui dados suficientes. Essa fase consiste no carregamento do banco de dados, que deverá ocorrer após a consolidação de uma série histórica de cada aeroporto. Após a montagem dos dados históricos, e com base nos índices calculados, serão estabelecidas as metas de energia para o ano seguinte.

Os relatórios serão disponibilizados aos usuários para consulta, pela Infranet. Qualquer usuário, com acesso à rede interna da INFRAERO, terá acesso aos relatórios.

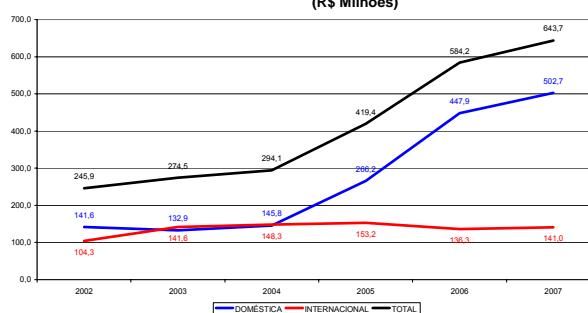
5.2 - Desenvolvimento dos Negócios e Serviços

Operações com Passageiros e Aeronaves

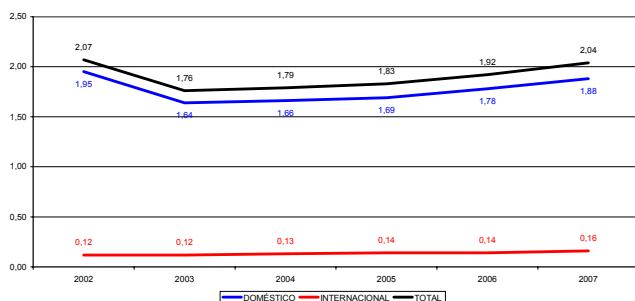
Movimento de Passageiros (Milhões/ano)



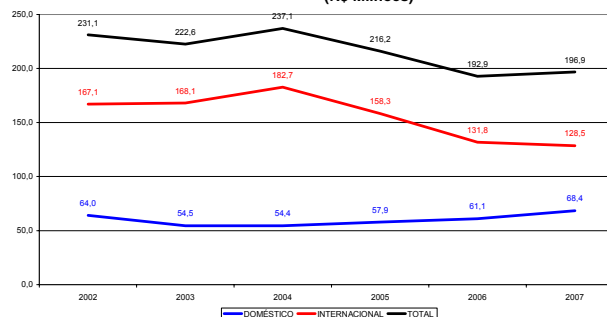
Receita de Embarque (R\$ Milhões)



Movimento de Aeronaves (Milhões/ano)



Receita de Pousos e Permanência (R\$ Milhões)



O estágio atual da economia brasileira se reflete positivamente no movimento registrado nos aeroportos administrados pela INFRAERO. Verificou-se a manutenção do crescimento do movimento de passageiros apresentado no ano anterior, chegando, em 2007, a 110,6 milhões de passageiros embarcados e desembarcados, com crescimento de 8,2%.

O movimento de aeronaves também cresceu 6,4% se comparado ao ano de 2006, com variação de 1,9 milhão de pousos e decolagens para 2,0 milhões. Chama a atenção o aumento no movimento de aeronaves em vôos internacionais, de 15,51%.

Os investimentos na infra-estrutura aeroportuária têm se constituído o foco da estratégia de atuação da INFRAERO. A capacidade instalada está sendo ampliada e modernizada continuamente.

Os recursos para investimentos em equipamentos são direcionados prioritariamente para duas categorias básicas: operacionais e de segurança.

O crescimento do tráfego aéreo nos aeroportos brasileiros vem exigindo a adequação do efetivo de operadores, uma postura mais pró-ativa e uma melhoria no processo de tomada de decisão visando a garantia da manutenção dos níveis de operacionalidade e segurança.

Durante o ano de 2007, a Empresa priorizou a alocação de empregados para a área de operações, tendo sido destinados 396 empregados para os aeroportos de Guarulhos e Congonhas.

Proseguiu-se, durante todo o exercício, com a implementação das ações necessárias à Certificação Operacional de diversos Aeroportos, em cumprimento às novas exigências do Sistema de Aviação Civil.

Destaca-se a implementação das principais ações realizadas nos processos operacionais, em 2007:

- Acompanhamento, supervisão e treinamento do Sistema Integrado de Soluções Operacionais - SISO em nossos aeroportos;
- Aprovação dos Vôos solicitados pelas empresas aéreas (HOTRANs), ampliando o negócio operacional;
- Acompanhamento do Programa Integrado de Prevenção de Riscos nas Atividades de Pátio – PIPRAP nos aeroportos onde foi implantado;
- Retomadas das áreas operacionais previstas nos acordos judiciais e extrajudiciais, pela ação da Procuradoria Jurídica;
- Levantamento do efetivo operacional necessário nos aeroportos;
- Estudo e desenvolvimento do BPOWEB (Banco de Pendências Operacionais, via internet), sistema para gerenciar os Planos de Ações resultantes das Inspeções Aeroportuárias realizadas pela ANAC;
- Participação nas ações do grupo de trabalho de acessibilidade, que proporcionaram melhorias quanto ao atendimento dos portadores de necessidades especiais nos aeroportos da Rede;

- Acompanhamento e apoio a contratação do serviço de manutenção da sinalização horizontal, visando à segurança operacional;
- Realização de inspeções operacionais nos principais aeroportos da Rede INFRAERO, com posterior acontecimento dos respectivos *Workshops*, nos quais foram elaborados os Planos de Ação para solução dos principais problemas encontrados, que viabilizaram a melhoria dos serviços prestados aos passageiros.

Segurança Aeroportuária

Garantir a segurança de milhares de passageiros que transitam diariamente pelos aeroportos brasileiros é preocupação constante da INFRAERO.

A busca contínua de melhores resultados tem sido um fator preponderante nas ações desenvolvidas por toda a Equipe de Segurança da rede INFRAERO e para tanto a formação técnica profissional é fator preponderante. Assim, em continuidade à política de capacitação e aperfeiçoamento dos profissionais de segurança, foram realizados diversos cursos de formação e treinamento, além da participação em Seminários, Encontros e Simpósios durante o ano de 2007, assim distribuídos:

- Formação de empregados no Curso Básico em Segurança da Aviação Civil;
- Formação de empregados no Curso de Supervisão em Segurança da Aviação Civil;
- Formação de empregados no Curso de Gerenciamento de Segurança da Aviação Civil/ANAC;
- Formação de empregados no Curso de Operador Especializado em Raios X/ANAC;
- Treinamento de Formação Técnica de Bombeiros de Aeródromos – FTBA: Altamira, Carajás, Vitória, Congonhas, Campinas e Porto Velho;
- Seminário de Segurança para a Logística de Carga – Porto Alegre, de 12 a 15 de março de 2007;
- Seminário sobre Controle de Qualidade AVSEC/OACI – Rio de Janeiro, período de 11 a 15 de junho de 2007;
- Participação no 3º “Symposium and Exhibition on ICAO MRTD’s Biometrics and Security Standards”- Canadá, período de 05 a 07 de setembro de 2007;

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

- Curso de Aperfeiçoamento Técnico para Bombeiros de Aeródromos – ATEBA: Paulo Afonso, Goiânia, Manaus, Confins, Maceió, Belém e Guarulhos;
- Curso de Operação de CCI – Carros de Combate à Incêndio: Cuiabá, Galeão, Foz do Iguaçu, Aracaju, Corumbá, Uruguaiana, Altamira, Juazeiro, João Pessoa, Carajás, Vitória, Congonhas, Campinas e Porto Velho;
- Acompanhamento da realização dos treinamentos de formação de Bombeiros de Aeródromos aplicados aos Bombeiros Profissionais Civis (empresa particular contratada) para atuação nos aeroportos de Campinas e Congonhas;
- Curso de Formação de Voluntários de Emergência CVE. Orientação, análise e controle dos CVE realizados nos Aeroportos administrados pela INFRAERO.

Ao encontro da tendência mundial de maior segurança nas instalações aeroportuárias, a Empresa implantou o Sistema de Identificação e Controle de Acesso – SICOA em mais 13 aeroportos da rede (Petrolina, Foz do Iguaçu, Manaus, Aracajú, Campos, Ilhéus, João Pessoa, Fortaleza, Campina Grande, Paulo Afonso, Joinville, Uberlândia e Uberaba), de forma que atualmente 31 aeroportos já possuem o sistema.

2007 também caracterizou-se por um maior relacionamento com os demais órgãos do Sistema de Aviação Civil, mormente em função dos acontecimentos ocorridos ao longo do ano e que trouxeram reflexos para a área de segurança aeroportuária. Nesse contexto, destacam-se:

- Participação da INFRAERO na atualização do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil – PNAVSEC, juntamente com o Ministério da Defesa, Departamento de Polícia Federal – DPF e Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;
- Participação junto a DIRENG a fim de verificar a possibilidade da habilitação técnica da INFRAERO para ministrar treinamentos de formação de Bombeiros de Aeródromos, e início do processo de solicitação à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da habilitação técnica da INFRAERO para ministrar treinamentos de formação de Bombeiros de Aeródromos;

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

- Condução das tratativas para renovação do Convênio com a DIRENG, para prestação de serviços de Bombeiros de Aeródromos nos aeroportos de Guarulhos, Campo de Marte e São José dos Campos;
- Participação nas reuniões do CNPAA – Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos;
- Implementação do Plano de Gestão do Perigo da Fauna e participação em diversas reuniões da Comissão de Controle do Perigo Aviário no Brasil (CCPAB).
- Reunião na ANAC sobre o Programa Nacional de Redução de Ocorrência de Incursões em Pista de Pouso e Decolagem – PN-ROIP.

Também merece destaque a atuação da área de segurança no desenvolvimento das seguintes atividades:

- Acompanhamento da Auditoria de Segmento no Aeroporto do Galeão – SBGL, realizado pela OACI, em outubro/2007;
- Participação em Grupo de Trabalho para a prevenção da Gripe Aviária e coordenação da elaboração de Plano Específico pelos aeroportos;
- Coordenação de elaboração das diretrizes específicas dos Jogos Pan-Americanos (Pan-Parapan) pelos aeroportos;
- Elaboração do modelo do Programa de Segurança da Carga Aérea e coordenação de sua elaboração pelos aeroportos;
- Apoio técnico na aquisição de equipamentos para a Segurança da Aviação Civil: Raios X, Detector de Traços Explosivos e Narcóticos, Pórtico e Detector Manual de Metais;
- Atualização de Normas Internas e proposta de reformulação da Legislação em vigor;
- Visitas Técnicas para a identificação das pendências e apoio aos aeroportos (Galeão, Santos-Dumont, Guarulhos, Congonhas, Brasília, Fortaleza e Natal);
- Levantamento de situação operacional dos Carros de Combate à Incêndio – CCI e embarcações;

- Remanejamento dos Equipamentos de Segurança nos aeroportos de acordo com as necessidades e disponibilidade;
- Participação nos Workshops para estabelecimento dos Planos de Ação Corretiva dos Aeroportos de Guarulhos, Galeão e Brasília;
- Plano de Contra-Incêndio de Aeródromo (PCINC): Orientação, análise e controle dos PCINC dos Aeroportos da INFRAERO;
- Exercícios Completos de Emergência Aeronáutica (EXEAC): Participação dos bombeiros de aeródromos no exercício de combate a incêndio em aeronaves e salvamento de vítimas nos EXEAC realizados nos Aeroportos administrados pela INFRAERO;
- Estudos para instalação do Posto Avançado de Contra-Incêndio (PACI) nos aeroportos de Brasília e Guarulhos;
- Elaboração do Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (PPAA) e orientação e análise dos PPAA dos Aeroportos da INFRAERO;
- Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo (PLEM): Orientação, análise e controle dos PLEM dos Aeroportos da INFRAERO;
- Início do processo de aquisição dos veículos e equipamentos abaixo discriminados para diversos Aeroportos da INFRAERO:
 - *Vinte e sete (27) veículos "Posto de Coordenação Móvel" (PCM);*
 - *Oitenta e nove (89) desfibriladores automáticos (DEA); e*
 - *Dezoito ambulâncias para remoção.*

Capacidade Instalada

Uma das características da aviação comercial é que a distribuição do movimento de aeronaves e passageiros ao longo do dia e do ano não é uniforme. Dependendo da localização geográfica do aeroporto, da malha criada pelas empresas aéreas, do tipo de demanda predominante (turismo, negócios, etc.) e de fatores econômicos diversos, determinados horários e datas são mais procurados para concessão de novas linhas aéreas e o movimento tende a se concentrar em torno deles.

Este fenômeno pode provocar distorções na avaliação da capacidade instalada, pois, a concentração do movimento aponta, por um lado, saturação da infra-estrutura nos horários de maior movimento, e por outro, indica que existe capacidade ociosa, ou superdimensionamento de infra-estrutura, durante os horários de menor movimento. Representada em gráfico, esta variação da oferta (de assentos) desenha picos e vales, entretanto, a capacidade instalada não varia com a mesma facilidade. Apesar de ser pouco utilizada em determinados períodos, a capacidade permanece disponível 24 horas por dia, 365 dias por ano.

Assim, para relacionar capacidade horária com capacidade anual, pode-se falar em capacidade máxima teórica, que seria o resultado da multiplicação da capacidade horária pelo número de horas de funcionamento diário do aeroporto e pelo número de dias no ano. Pode-se falar, também, em capacidade sustentável, subtraindo da capacidade máxima teórica uma porcentagem de segurança que acomodaria atrasos e outros fatores imprevistos. A capacidade sustentável representa então a situação ótima em que o gestor da infra-estrutura obtém o maior ganho com o investimento feito. Contudo, esta seria uma condição ideal para o gestor da infra-estrutura que é apenas um dos elos da indústria de transporte aéreo. As empresas aéreas e os passageiros têm, cada um, seus próprios interesses. A maior ou menor concentração do movimento é o resultado da negociação entre os elos da indústria e esta condição resulta em melhor ou pior aproveitamento da capacidade instalada.

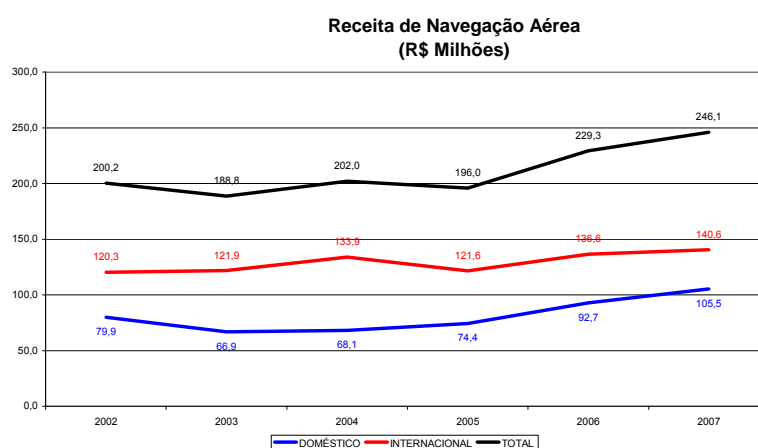
Neste contexto, é fundamental conhecer detalhadamente a capacidade horária da infra-estrutura existente, pois, partem desta as demais avaliações de capacidade necessárias à gestão dos recursos. A capacidade horária considera critérios de nível de serviço, os quais são fortemente dependentes do tempo de utilização e do conforto esperado. Assim, para uma permanência de alguns minutos a necessidade de área por usuário é menor do que para um tempo mais extenso (ex.: a densidade de usuários no elevador - pessoas por m², por poucos minutos - não pode ser aplicada à sala de embarque - permanência de quase uma hora). É importante lembrar que estes parâmetros estão em constante mudança, dependem da alteração de expectativas dos usuários.

Os resultados da avaliação da capacidade estática são transformados em capacidade horária (dinâmica) considerando um tempo de utilização (perfil do usuário ou da operação da empresa aérea, de órgãos públicos, etc.). Por exemplo: se numa sala cabem simultaneamente 50 pessoas, e esse grupo ocupa a sala por 30 minutos, a capacidade dessa sala é de 100 pessoas por hora. Para conhecer o perfil do usuário e da operação é necessário realizar pesquisas que

devem ser periodicamente atualizadas. Os dados de perfil combinados aos dados de infra-estrutura de cada processador instalado num aeroporto resultam na capacidade horária instalada.

Para suprir estas necessidades foram realizadas em 2007 Pesquisas de Perfil de Passageiros em 19 aeroportos da rede complementarmente às duas realizadas em 2005. Partindo dos resultados obtidos novas avaliações foram feitas e a metodologia de cálculo de capacidade será aprimorada.

Navegação Aérea



A INFRAERO manteve em 2007 o objetivo de melhorar a qualidade dos Serviços de Navegação Aérea, no que lhe compete, por meio de investimentos na formação e aperfeiçoamento de pessoal, da modernização de equipamentos e sistemas e da revisão das estruturas de gestão e dos efetivos operacionais, podendo destacar a revisão das tabelas de efetivo autorizado, a atualização dos preços dos serviços prestados, a continuação do programa de formação de gestores para as atividades de Navegação Aérea na INFRAERO, a captura de novos clientes para os produtos e serviços de meteorologia aeronáutica e estudo para aumento de receitas (reajuste das tarifas TAN e TAT).

A Navegação Aérea na INFRAERO engloba 4 atividades: Serviços de Tráfego Aéreo (ATS), Meteorologia Aeronáutica (MET), Telecomunicação Aeronáutica (COM) e Informação Aeronáutica (AIS).

Na área de Serviços de Tráfego Aéreo (ATS) destacam-se as seguintes ações:

- Acompanhamento do projeto de construção do TPS e das instalações da Navegação Aérea dos Aeroportos de Goiânia-GO e Vitória-ES;
- Acompanhamento do projeto de construção das instalações da Torre de Controle e do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo – DTCEA do Aeroporto de Salvador-BA;
- Acompanhamento do projeto de construção do terminal de passageiros do Aeroporto de Teresina-PI e do Aeroporto de Fortaleza-CE;
- Acompanhamento do processo de transferência dos Órgãos de Navegação Aérea de Bauru-SP para Arealva - SP;
- Acompanhamento do projeto de construção da KT Radar, KF, torre de controle e instalações de Navegação Aérea do Aeroporto de Macaé-RJ;
- Acompanhamento da implantação do sistema de iluminação de pista do aeroporto de Jacarepaguá – RJ;
- Acompanhamento do processo de desativação da Torre de Controle do aeroporto de Itaituba-PA e ativação do Serviço de Informação de Vôo de Aeródromo – AFIS;
- Planejamento para absorção das atividades de Navegação Aérea no Aeroporto Regional da Zona da Mata - MG;
- Acompanhamento do processo de transferência dos órgãos de Navegação Aérea de Urubupungá – SP para Três Lagoas – MS;
- Continuação da implantação do Programa de Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo, em conjunto com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA;
- Especificação e validação de ações de atualização e suporte de manutenção de software do Sistema de Gerenciamento da Torre de Controle – SGTC;
- Controle de todos os empreendimentos nacionais e da Sede, contidos na Matriz de Investimentos e ações junto ao Comitê de Investimentos da Sede;
- Realização de vistorias de inspeção das atividades de Navegação Aérea e Aeroportuárias nos Aeroportos de Guarulhos, Congonhas, Galeão, Santos-Dumont e Brasília;

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

- Acompanhamento e controle dos dados sobre incidentes e acidentes aeronáuticos;
- Implantação do Cadastro de Incursão em Pista e Arremetida (CADINPA), em desenvolvimento o Cadastro de Ocorrências (CADOCC) e a implantação do Sistema de Acompanhamento de Inoperâncias de Equipamentos (SAIE).

Na área de Meteorologia Aeronáutica (MET) destacaram-se:

- Acompanhamento dos processos de modernização da rede de Estações Meteorológicas de Superfície (EMS);
- Homologação das EMS-2 de Londrina e EMS-3 de Iauaretê;
- Revisão das publicações de Meteorologia Aeronáutica do DECEA;
- Atualização da tabela de valores – INFRAERO de comercialização de produtos de Meteorologia Aeronáutica;
- Celebração do Acordo de Cooperação Técnico-Científica entre o INPE e a INFRAERO;
- Aquisição de 4 (quatro) mil sondas e 4 (quatro) mil balões para uso nas EMA;
- Substituição dos Geradores de Hidrogênio por gás Hélio nas EMA de Alta Floresta, Londrina e Vilhena e implantação da EMA de Vitória.

Na área de Telecomunicações Aeronáuticas (COM) foram destaques:

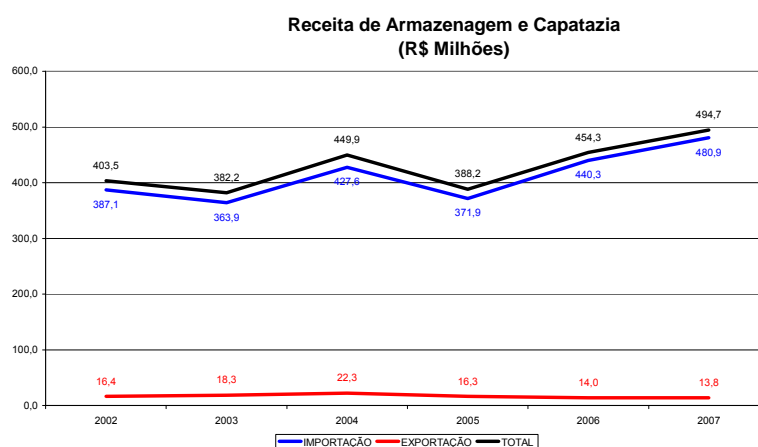
- A desativação dos assinantes da Rede Administrativa de Comutação Automática de Mensagens - RACAM, Rede do DECEA, no âmbito das Estações de Telecomunicações Aeronáuticas da INFRAERO, criando-se a partir daí, um meio alternativo de encaminhamento de mensagens administrativas, por meio do Sistema Gerenciador de Telecomunicações Aeronáuticas da INFRAERO – SGTAI;
- Participação na evolução da integração do Sistema INFOMET ao INFRAEROCOM, atualmente em fase de testes em órgãos operacionais;
- Atualização dos “softwares” do INFRAEROCOM e do SGTAI e continuação do processo de integração da

Rede de Telefonia operacional (TF-2) à Rede INFRAERO (Serviço VOIP).

Na área de Informação Aeronáutica (AIS) foram destaques:

- Coordenação da distribuição de Publicações Aeronáuticas;
- Participação em trabalhos relativos à atualização de Normas e Publicações de Informação Aeronáutica (AIS);
- Esforços para manter o Sistema Automatizado de Sala AIS (SAIS) em operação em todas as Salas AIS da Empresa;
- Participação no VIII Simpósio AIS;
- Realização do 4º *Workshop* Setorial AIS.

Logística de Carga



Durante o ano de 2007, a INFRAERO registrou em seus 32 Terminais de Logística de Carga, crescimento na movimentação de carga exportada e importada, via aérea, em relação ao mesmo período do ano anterior. Na movimentação de carga exportada, a Empresa registrou crescimento de 9,5%, passando de 259.177 toneladas para 283.762 este ano. Com relação à carga importada, o crescimento registrado foi de 23,9%, passando de 327.009 toneladas para 405.268. Na soma das importações e exportações, o crescimento foi de 17,5%, passando de 586.186 para 689.030.

A movimentação de carga em 2007 representou R\$ 731 milhões, superando a expectativa para o exercício, e registrando um aumento de 8,7% sobre o realizado em 2006. Ressalta-se que este é um dos negócios mais rentáveis da Empresa, sendo que em 2007 representou 22,1% da receita bruta total da INFRAERO.

A movimentação de Carga Nacional nos Terminais de Logística da INFRAERO registrou um aumento de 8,2% na sua tonelage, comparado ao mesmo período de 2006, passando de 195 para 211 toneladas. Registrou-se também, um crescimento de 13,4% na receita gerada por essa atividade, que passou de R\$ 9,7 milhões para R\$ 11 milhões.

As expectativas para o negócio de movimentação de Carga Nacional foram superadas tanto em tonelage de carga movimentada, quanto na receita gerada, ultrapassando em 1,4% e 2,8%, respectivamente, os valores estimados.

Dos 32 Terminais de Logística de Carga administrados pela INFRAERO, destaca-se a arrecadação do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, que registrou em 2007 uma receita de R\$ 234 milhões. Em seguida, as maiores arrecadações foram apresentadas pelos terminais dos Aeroportos de Campinas/Viracopos, Galeão e Manaus.

O aumento desses negócios está sendo acompanhado por ações estratégicas da Diretoria Comercial da INFRAERO, em que investimentos em novos armazéns, automação, tecnologia da informação e controle, equipamentos de manuseio de carga e capacitação profissional, permitem que a Empresa possa suportar novas demandas, com infra-estrutura capaz de estar sempre à frente das necessidades do mercado.

Como parte dessas ações, destacam-se os investimentos realizados na infra-estrutura e em equipamentos para a Rede de Terminais de Logística de Carga (TECA) da INFRAERO:

- Implantação do TECA Curitiba de carga nacional;
- Implantação do TECA Galeão de exportação;
- Ampliação do TECA Fortaleza;
- Implantação dos Terminais de Cargas complementares de Guarulhos e Campinas;
- Implantação do "ranking" de eficiência dos clientes no TECA Guarulhos;
- Melhoria das câmaras frigoríficas do TECA Porto Alegre;

- Instalação de 1000 m² de armazém provisório no TECA Vitória;
- Instalação do transelevador do TECA Manaus;
- Adequação do transelevador do TECA Galeão;
- Aquisição de empilhadeiras para diversos terminais de logística; e
- Ampliação de câmaras frigoríficas do TECA Guarulhos.

Outro projeto que apresentou avanço significativo em 2007 foi o Projeto Aeroporto Industrial, no Aeroporto Tancredo Neves/Confins, com a assinatura do Termo de Convênio (INFRAERO x Estado de Minas Gerais) para o desenvolvimento da área do Aeroporto Industrial, que proporcionará investimentos em obras de infra-estrutura (água, energia elétrica, esgoto, Telecom, pavimentação).

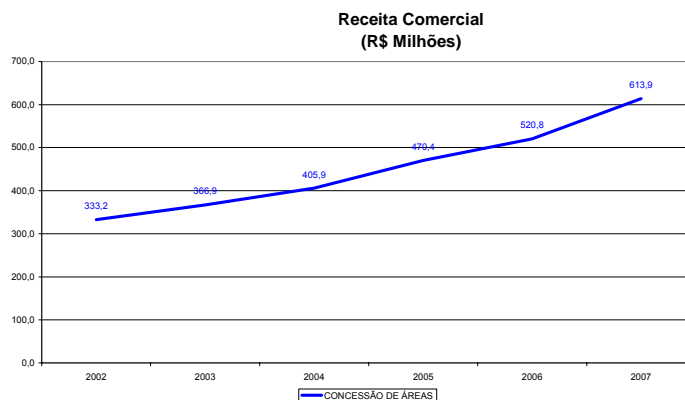
Objetivando o fortalecimento da capacitação dos colaboradores da área de carga, foram realizados os seguintes cursos corporativos: "Seminário de Segurança para Logística de Carga", "Logística de Carga: *Princípios e Fundamentos*", "Intensivo de Logística de Carga e Comércio Exterior", "Carga Perigosa" e "Projetos de Terminais de Carga".

O Programa VCP-FLEX, implantado no TECA Campinas, com o intuito de estimular a eficiência da cadeia logística dos importadores com a redução dos custos de armazenagem, estimulando a eficiência no processo de liberação de cargas, foi mantido em 2007, tendo como principais beneficiários empresas como: Dell Computadores, IBM, Samsung, Itaotec, Magneti Marelli, Sandvik, Hewlett-Packard, Sanmina e Foxconn.

A INFRAERO se fez presente em diversas em feiras e eventos nacionais e internacionais, visando a divulgação da capacidade de infra-estrutura de logística de carga para o modal aéreo no Brasil:

- *Scala – Campinas/SP;*
- *FENAGRI – Petrolina/PE;*
- *Logisvale – São José dos Campos/SP;*
- *Intermodal – São Paulo/SP; e*
- *Expo Barcelona – Barcelona.*

Receitas Comerciais



O crescimento da receita comercial em 2007 foi compatível com a meta estabelecida para o exercício.

Entre os principais fatores que contribuíram para este desempenho, destaca-se a melhoria contínua dos processos comerciais com o objetivo de agilizar e ampliar os negócios atuais e gerar novos empreendimentos. Nesse sentido, diversas ações foram implementadas:

- Alteração do critério para aferição dos valores das propostas comerciais (condição de exequibilidade) nas licitações de concessão de uso de área, cuja sistemática não inviabiliza a contratação dos maiores valores ofertados no processo;
- Descentralização dos processos de contratação às localidades interessadas na concessão, possibilitando maior autonomia aos gestores locais e melhoria no processo de gestão da Sede;
- Incremento e inclusão do estudo de viabilidade nos editais de concessão de área com investimento de terceiros, com vistas à determinação correta do prazo de amortização;
- Aprimoramento na gestão da atividade de fiscalização dos contratos comerciais junto aos aeroportos, com a criação das áreas de fiscalização e o desenvolvimento de metodologia adequada à gestão dos contratos, visando o cumprimento da legislação vigente e as recomendações do Tribunal de Contas da União – TCU;

- Atualização de Norma Interna relativas à regularização dos procedimentos de gestão contratual e fiscalização das concessões;
- Alteração no Sistema *Billing* Comercial, visando a não geração automática de boletos eventuais, proporcionando, desta forma, a diminuição do número de cobranças vis Boleto Eventual nos aeroportos da rede.

Também merecem destaque as ações relacionadas ao negócio de Telecomunicações em Aeroportos, que está presente em 64 aeroportos da rede e responde pela 5ª receita comercial da INFRAERO:

- Implantação de Terminais de Auto-atendimento destinados ao fornecimento de informações aos passageiros, passando a ser uma forma interativa de relacionamento com clientes, bem como um canal de comunicação entre clientes e INFRAERO;
- Desenvolvimento de novo canal de comunicação interativa com passageiros, através da tecnologia *wireless*, no padrão *Bluetooth*; e
- Desenvolvimento de processo técnico-comercial para divulgação de informações de voo e situação de carga aérea pelo celular, estimado para ser implantado em 2008.

Significativos investimentos foram realizados na capacitação do quadro de profissionais que atuam na área comercial da INFRAERO, com destaque especial para a realização dos cursos "Negociação e Relacionamento Comercial", "Gestão e Fiscalização de Contratos de Receita" e "Reciclagem do Sistema *Smartstream* – Módulo *Billing* Comercial".

5.3 Manutenção da Infra-estrutura

A busca contínua de melhores resultados nos processos da manutenção tem sido um fator preponderante nas ações desenvolvidas por toda a equipe de manutenção da rede Infraero. Consoante a política de manutenção da empresa e visando aumentar continuamente a disponibilidade e confiabilidade da infra-estrutura aeroportuária e da navegação aérea, ações e projetos estão sendo implantados para obtenção de melhores resultados.

A implantação do Sistema de Acompanhamento de Inoperância de equipamentos – SAIE teve por objetivo gerenciar os equipamentos de navegação aérea, suas inoperâncias e restrições, com acompanhamento dessas ocorrências e os restabelecimentos técnicos e operacionais, fornecendo subsídios para um controle gerencial por meio de consultas, relatórios e gráficos.

O resultado obtido pela implantação inicial desse sistema para a navegação aérea permitiu ampliar sua abrangência para outras áreas da empresa. Em continuidade à política de capacitação e aperfeiçoamento dos profissionais de manutenção, foram realizados 31 cursos durante o ano de 2007, contemplando 17% do efetivo da manutenção.

Os mantenedores da empresa participaram de eventos, dos quais se destaca o Congresso Brasileiro de Manutenção, realizado no mês de setembro na cidade de Florianópolis, tendo como tema “MANUTENÇÃO: COMPROMETIMENTO COM O CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL”. Neste evento os profissionais da INFRAERO apresentaram os seguintes trabalhos:

- *Programa de Conservação de Energia do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos;*
- *Proposição de Metodologia para Elaboração de Composição Analítica de Preço Unitário para Contratação de Serviços de Engenharia de Manutenção;*
- *Técnicas de Manutenção Aplicadas em Sistemas de Ar Condicionado Visando a Qualidade do Ar em Ambientes Interiores;*
- *Sistema Estruturado de Gestão da Engenharia de Manutenção no Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes;*
- *Utilização da Manutenção Centrada em Confiabilidade para o Aumento da Disponibilidade dos Equipamentos Utilizados em uma Central de Vácuo de um Aeroporto.*

A modalidade de registro de preços na aquisição dos materiais de manutenção vem possibilitando a diminuição do prazo de atendimento das solicitações de serviços, reduzindo custos de aquisição, diminuindo estoque permanente e conseqüentemente o custo da gestão desses estoques. Os resultados vêm sendo acompanhados, para avaliação e definição da aplicabilidade em outros aeroportos e, também, em outras classes de materiais.

O desenvolvimento do contrato contínuo para execução de sinalização horizontal de pátios, pistas e vias de serviço tornou possível a execução do serviço com uma programação adequada às exigências do padrão de qualidade da Empresa, dentro dos patamares requeridos pela norma pertinente, mantendo-se os padrões operacionais e da segurança nos aeroportos. Esta prática será estendida para outros aeroportos.

O processo de revisão, complementação e padronização de anexos para o primeiro "Manual de Procedimentos Operacionais e Executivos para Medição de Atrito, de Macro Textura e Remoção de Borracha" foi concluído, culminando com a aprovação e homologação do MP-22.04 (MNT), sendo efetivado e divulgado para a utilização e aplicação formal nos serviços de manutenção das pistas dos aeroportos da Rede INFRAERO.

Os resultados das inspeções realizadas pela Diretoria de Operações nos aeroportos de Guarulhos, Galeão, Brasília, Santos-Dumont e Congonhas foram tratados em *workshop*. Como resultado, foram elaborados Planos de Ação específicos para resolução dos principais problemas encontrados em cada um desses aeroportos.

Após avaliação das solicitações de efetivo e das justificativas das dependências, foram iniciadas as ações necessárias à adequação do perfil do profissional de manutenção da INFRAERO, na quantidade necessária, para atender às demandas de manutenção, considerando a complexidade e quantidade de sistemas instalados na dependência.

A Equipe de Manutenção vem participando da análise dos projetos de grandes empreendimentos em desenvolvimento, tendo emitido pareceres técnicos com destaque e foco nas necessidades de manutenção - manutenibilidade, disponibilidade, custo-benefício compatível e operacionalidade - para os seguintes empreendimentos:

- Aeroporto de Teresina - Nova área terminal;
- Aeroporto de Santarém - Nova área terminal;
- Aeroporto de Fortaleza - Reforma e ampliação do terminal;
- Aeroporto de Brasília - Reforma e ampliação da área do terminal de passageiros 2.

As ações de gerenciamento do pavimento das pistas de pouso e decolagem e de taxi e pátios subsidiaram com informações técnicas específicas, as ações de

manutenção, com destaque para medições de atrito, de macro textura, remoção de borracha e pintura de sinalização horizontal.

5.4 Responsabilidade Social Empresarial

A economia e a sociedade estão em um momento de profunda mudança, com a adoção de novas orientações e paradigmas. Temas como Ética e Responsabilidade Social Empresarial – RSE estão na ordem do dia em todo o mundo.

Durante muito tempo, ética e economia foram consideradas esferas separadas e até mesmo inconciliáveis. Nos dias atuais, não é mais defensável a “neutralidade ética” da economia. A ética atua como uma aliada estratégica da economia ao proporcionar maior confiança nas relações econômicas, contribuindo para a atração de investimentos, para a redução dos custos das transações, dos riscos de créditos e dos riscos legais.

A forma como uma organização se prepara para esse novo contexto determina o seu grau de competitividade. Como a competição é determinada por estratégias que incrementam o negócio, passa-se a valorizar a Responsabilidade Social Empresarial como um instrumento de gestão.

Ter e/ou fazer Responsabilidade Sócio-Empresarial requer um processo de integração construtivo entre todos os agentes de relacionamento de uma empresa ao olhar dos princípios e valores da própria organização e de sua ética. A forma como a empresa se relaciona com seus acionistas, clientes, sociedade, fornecedores, Estado, meio ambiente ou com seus funcionários deve refletir esses valores e sua postura ética deve ser questionada e medida sistematicamente.

O desafio da Responsabilidade Social Empresarial, no que tange à contribuição da INFRAERO com o desenvolvimento social das comunidades carentes do entorno dos aeroportos está bastante sedimentada na alta direção da Empresa, o que muito tem contribuído para o sucesso do Programa INFRAERO SOCIAL, que tem por missão contribuir para o desenvolvimento social das comunidades do entorno dos aeroportos, abrindo novas perspectivas para a construção de uma sociedade mais justa.

Em 2007, a INFRAERO aderiu ao Programa Pró-Equidade de Gênero da Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres, da Presidência da República, que consiste em desenvolver novas concepções na gestão de pessoas e cultura organizacional para alcançar a equidade de gênero no mundo do trabalho.

Neste mesmo exercício, a Infraero elaborou seu primeiro Comunicado de Progresso – COP, compromisso assumido com o Global Compact das Nações Unidas.

No intuito de acompanhar e avaliar a gestão da Empresa no que se refere às práticas de Responsabilidade Social Empresarial a Infraero prossegue elaborando o Balanço Social – IBASE e os Indicadores Ethos de Responsabilidade Social.

Em 2007, o Programa INFRAERO Social atendeu mais de 17 mil pessoas nos 61 projetos sociais mantidos no ano.

Patrocínios

A manutenção do programa de patrocínios foi a principal frente de atuação na área de marketing cultural e esportivo, com grandes retornos institucionais no campo social e, principalmente, de incentivo à cultura. A Empresa apoiou em 2007, grandes realizações do cinema brasileiro, importantes livros de resgate da memória e da cultura do País e inúmeros projetos culturais, como a turnê musical de Arthur Moreira Lima, que beneficiou pequenas comunidades brasileiras onde o acesso à cultura é difícil e restrito.

As ações de patrocínio cultural contemplaram propostas de abrangência nacional e regional, de forma democrática e ordenada. Vinte e oito projetos foram beneficiados com recursos da Infraero que, somados ao patrocínio esportivo, totalizam R\$ 2,2 milhões.

Destaque-se, dentre esses, o patrocínio ao Judô, uma das modalidades esportivas de maior sucesso no Pan-Americano de 2007, que proporcionou ganhos expressivos para a imagem da Empresa.

Comissão de Ética

A atuação da Comissão de Ética encontra-se lastreada no seguinte “tripé”: divulgação educativa da ética, implantação de um plano de gestão da ética empresarial, e avaliação, sendo esta última reforçada pela determinação do Tribunal de Contas da União em avaliar a gestão de ética nas empresas estatais.

Em junho de 2006, a Comissão de Ética elaborou o Plano de Gestão da Ética na INFRAERO, o qual tem como objetivo a institucionalização da ética na Empresa, conforme as diretrizes da Comissão de Ética Pública. Esse plano compreende

estratégias de sensibilização, de educação, de divulgação, de tratamento das questões éticas e de avaliação da gestão.

O ano de 2007 caracterizou-se pelo aprofundamento das ações para a implementação do Plano de Gestão supracitado, sendo reforçado pela assinatura do Decreto Nº 6.029, em 1º de fevereiro de 2007, o qual instituiu o Sistema de Gestão da Ética do Poder Executivo Federal, com a finalidade de promover atividades que dispõem sobre a conduta ética no âmbito do Executivo Federal. O Sistema de Gestão da Ética do Poder Executivo Federal compreende a Comissão de Ética Pública e as Comissões de Ética dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta e indireta, criadas pelo Decreto Nº 1.171, de 22 de junho de 1994, entre as quais se enquadra a Comissão de Ética da INFRAERO – PRCE.

Outro fator que contribuiu para reforçar a atuação da Comissão de Ética foi a criação do Fórum de Ética das Empresas Estatais, em 21 de maio de 2007, por meio da assinatura de Convênio entre as 14 (quatorze) maiores empresa estatal, incluindo a INFRAERO, com a finalidade de fomentar a gestão da ética nessas empresas. O Fórum promove o permanente debate de questões, modelos e práticas de gestão da ética, bem como busca o constante aprimoramento dos Códigos de Ética e de Conduta de cada conveniente, sendo um amplo espaço para “*benchmarking*” e aprimoramento dos próprios membros da Comissão de Ética da INFRAERO.

Ouvidoria

A INFRAERO, uma das maiores administradoras de aeroportos do mundo, tem como um de seus principais compromissos “ouvir o cliente”. Criada em 2003, a Ouvidoria da INFRAERO firmou-se como fonte de registro oficial de anseios, vontades, expectativas, satisfações, pleitos, queixas, entre outros, do público nacional e estrangeiro, com potencial para suprir os gestores com informações fundamentais ao processo de melhoria contínua dos processos da Empresa.

Em 2007, a Ouvidoria da INFRAERO recebeu, pelo segundo ano consecutivo, o “Prêmio de Excelência em Serviços ao Cliente”, na categoria “Serviço Público Federal”, oferecido pela Revista Consumidor Moderno.

O prêmio avaliou três aspectos empresariais para fechar sua avaliação: 1) a interação e comunicação com seus clientes e consumidores; 2) adequação da missão corporativa à estratégia de relacionamento com o cliente; 3) qualidade do atendimento, coerência e consistências das informações prestadas e o nível de respostas.

Acessibilidade

Em 2007, a rede de aeroportos administrados pela INFRAERO deu continuidade à implementação de ações para proporcionar melhores condições de acessibilidade em suas instalações, com diversas melhorias realizadas, entre as quais destacam-se:

- Adaptação de sanitários do Aeroporto de Confins para as pessoas com deficiência;
- Melhoria dos sanitários do Aeroporto do Galeão visando atender a demanda de atletas do Parapan-Americano e demais usuários com deficiência;
- Instalação de telefones para surdos – TDD em todos os aeroportos, de acordo com as exigências legais;
- Elaboração de projeto de acessibilidade para adequação geral das instalações do Aeroporto de Guarulhos, para atendimento das pessoas com deficiências;
- Adaptação do Aeroporto de João Pessoa à NBR 9050 dos requisitos de acessibilidade;
- Adequação de acessibilidade do Aeroporto Santos-Dumont (parte nova).

Com o objetivo de dar um melhor atendimento às pessoas com deficiência, inclusive àquelas com deficiência auditiva, a INFRAERO capacitou e reciclou, até o momento, em âmbito nacional, 800 profissionais, que atuam no atendimento ao público, por meio do “Curso de Atendimento à Pessoa com Deficiência e à Pessoa com Necessidade de Atendimento Especial, com ênfase em LIBRAS - Língua Brasileira de Sinais.

Foram capacitados mais 300 colaboradores das comunidades aeroportuárias dos aeroportos de Manaus, Salvador, Belém, Recife e Brasília, que lidam com o público para proporcionar um melhor atendimento às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Visando buscar uma integração da Comunidade Aeroportuária com os órgãos reguladores e fiscalizadores, foi realizado o I Fórum Nacional de Acessibilidade em Aeroporto, com a participação do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência – CONADE, Secretaria Especial de Direitos Humanos – CORDE, Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, Ministério Público, Ministério das Cidades, contou também com a presença da alta gerência da INFRAERO, companhias aéreas, dos órgãos públicos integrantes da comunidade aeroportuária, concessionários, METRÔ-SP, instituições de pessoas com deficiência, dentre outros.

Também foram constituídas comissões de acessibilidade nas Superintendências Regionais, por meio de Atos Administrativos, assinados pelo Presidente da INFRAERO, com o objetivo de propor, implantar, acompanhar e gerenciar as ações de acessibilidade da INFRAERO e seus respectivos objetivos estratégicos, bem como cumprir o disposto no Regulamento de Acessibilidade e todos os dispositivos legais vigentes, no âmbito da própria Superintendência Regional e Aeroportos subordinados.

A INFRAERO participou de Feiras de Acessibilidade e Reabilitação, em parceria com a Secretaria Especial de Direitos Humanos – CORDE, com o objetivo de contribuir para a integração de ações que visam impulsionar as políticas de inclusão da pessoa com deficiência no processo do desenvolvimento do país.

Com o objetivo de alinhar as ações de acessibilidade e traçar um planejamento para cumprimento da Política de Acessibilidade da INFRAERO e dispositivos legais, foi feito um mapeamento das condições de acessibilidade de todos os aeroportos da rede.

Foi estabelecida diretriz em que todo projeto de construção, reforma e/ou adaptação, obrigatoriamente, terá que levar em consideração os aspectos de acessibilidade, não somente para as pessoas com deficiência, mas também àquelas que possuem mobilidade reduzida permanente ou não, como o obeso, grávida, crianças, idosos, entre outros.

Destaque especial ao PARAPAN-AMERICANO ocorrido na cidade do Rio de Janeiro, no período de 12 a 19 de agosto, ocasião na qual foi colocada em prática a política de acessibilidade e suas vertentes. Foram capacitados, por meio de sensibilização e treinamento as comunidades aeroportuárias dos Aeroportos de São Paulo/Guarulhos e Rio de Janeiro/Galeão para atender os cerca de 1.300 atletas para-olímpicos que participaram dos jogos parapan-americanos, inclusive com um simulado para testar as instalações e todas as ações programadas para o desembarque e embarque dos atletas. No total

participaram dos treinamentos cerca de 1.200 trabalhadores dos aeroportos, envolvendo inclusive integrantes do Comitê Organizador dos Jogos Pan-americanos do Rio (CO-RIO). O resultado foi muito positivo, deixando um grande legado, a preparação e o engajamento de toda a comunidade aeroportuária quanto às questões referente acessibilidade inclusive a mudança do modo de pensar e agir das pessoas. O treinamento foi o grande responsável pela ausência de qualquer incidente tanto no desembarque e embarque das delegações e também pelos elogios recebidos dos atletas, integrantes das delegações nacionais e internacionais e organizadores do Comitê Organizador dos Jogos Pan-americanos do Rio (CO-RIO).

Meio Ambiente

Ao planejar, construir e operar instalações aeroportuárias em conformidade com leis e regulamentos ambientais nacionais e internacionais, a INFRAERO busca adotar padrões construtivos e tecnológicos que possibilitam economia de recursos naturais e a prevenção de poluição, além de buscar a melhoria contínua e a eficiência operacional nas suas instalações.

Em seus programas ambientais a INFRAERO desenvolve muitos de seus estudos em conjunto com universidades e institutos de pesquisas, buscando a inovação tecnológica, a otimização dos seus procedimentos e o fomento à ciência e tecnologia nacionais.

Além das ações voltadas ao licenciamento ambiental, à efficientização energética e ao consumo de recursos hídricos, já apresentados no item 5.1 deste relatório, merecem destaque os seguintes programas ambientais desenvolvidos pela Empresa:

Programa Gerenciamento de Resíduos Sólidos

Em cumprimento ao Decreto 5.940, de 25 de outubro de 2007, foi constituída na INFRAERO a Comissão para Coleta Seletiva Solidária – CCSS, da Sede, por meio do Ato Administrativo nº. 1377, de 25 de julho de 2007. A Comissão tem a finalidade de coordenar a instituição da separação de materiais recicláveis, como papel e plástico, e repassá-los para uma Cooperativa de Catadores de Materiais Recicláveis, que atenda às determinações daquele Decreto.

A CCSS já definiu os materiais que serão utilizados na INFRAERO, tais como: cartazes, camisetas, lixeiras, banners, assinaturas do notes, copos, etc., bem como a distribuição de sementes e mudas, peças e palestras educativas visando conscientizar os empregados da empresa, sobre a importância da Coleta

Seletiva para o homem e o Meio Ambiente. Para a implantação da Coleta Seletiva, que deverá ocorrer no final de março de 2008, a CCSS vem trabalhando constantemente e espera contar com a colaboração de todos os funcionários da Empresa.

Gerenciamento de Recursos Hídricos

Diversas ações foram implementadas objetivando a efficientização e a melhoria da gestão dos recursos hídricos, dentre as quais, destacam-se:

- Encontra-se em andamento o processo para assinatura do Termo de Cooperação Técnica com a ANA - Agência Nacional de Águas, compreendendo a proposta de desenvolver projetos de pesquisa e desenvolvimento tecnológico a serem aplicados em ambientes aeroportuários;
- Foram iniciados oito projetos vencedores da Chamada Pública - Água em Aeroportos, por meio de convênio com a FINEP. Esses projetos são voltados à implantação de novas tecnologias e gestão dos recursos hídricos, contemplando, entre outras questões, a capacitação técnica, o tratamento e reuso da água de efluentes, novas tecnologias para o tratamento de água de sistemas de climatização e preservação de corpos hídricos, em vários aeroportos. Os projetos se encontram em andamento, sendo acompanhados por técnicos da INFRAERO.

Conservação do Solo

Ao longo do ano de 2007, por meio do Programa de Conservação do Solo, dedicou-se esforços na elaboração do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas - PRAD, do Aeroporto Internacional de Macapá - SBMQ, contemplando os estudos ambientais interdisciplinares necessários à reparação de danos ambientais gerados pela retirada de material mineral (areia, terra, cascalho, etc.) de dentro do sítio aeroportuário. Esses estudos foram entregues ao órgão ambiental estadual, em cumprimento à condicionante da Licença de Instalação da obra do Aeroporto Internacional de Macapá.

Ruído Aeronáutico

Os trabalhos sobre ruído aeronáutico buscam atender a demandas variadas, como condicionantes de licenças ambientais, estudos de alternativas para planejamento aeroportuário, avaliações de impacto sonoro, em função do *mix* de aeronaves em determinados aeroportos, entre outras.

Em 2007, dentre as medidas adotadas, merecem destaque:

- Campanhas de medição de ruído:
 - Foram *realizadas* 3 (três) campanhas de medição de ruído no entorno do Aeroporto Internacional de Brasília, e, para Fortaleza e Recife, foram elaborados os relatórios de automonitoramento de ruído. Esses estudos foram realizados em atendimento à condicionante de licenciamento ambiental das respectivas unidades aeroportuárias.
- Estudo e Proposta para Atenuação de Ruído de Equipamentos e Aeronaves em Operação no Solo no Aeroporto Internacional de Congonhas:
 - Foi elaborado um relatório com diagnóstico da situação de ruído aeronáutico no entorno do Aeroporto Internacional de Congonhas – SBSP, em função das atividades em solo. O relatório apontou medidas que poderão contribuir para a redução da incidência de ruído na população imediata ao aeroporto.
- Sistema de Monitoramento de Ruído nos Aeroportos de Brasília - SBBR e Guarulhos – SBGR:
 - Após a emissão das Ordens Iniciais de Serviço, em 01 de dezembro de 2006, a empresa contratada para implantação do Sistema de Monitoramento de Ruído dos Aeroportos de Brasília – SBBR e Guarulhos – SBGR, tem prestado serviços relativos ao projeto e construção da infra-estrutura de 7

(sete) pontos de monitoramento no entorno de cada um dos aeroportos. Os equipamentos nacionais para implantação do sistema foram adquiridos, e os internacionais passaram pelo desembaraço aduaneiro. As atividades de instalação, teste e treinamento do sistema, em ambos os aeroportos, deverão ocorrer em 2008.

Programa Fauna

Em 2007, o Programa Fauna concentrou a sua atuação no combate ao tráfico de animais silvestres.

O tráfico de animais silvestres é uma das maiores atividades predatórias do país. Das florestas brasileiras, são retirados, em média, 12 milhões de animais a cada ano. Dentro dessa estatística, para cada animal vendido, nove morrem. O tráfico de animais só perde para o tráfico de drogas e de armas na escala dos mais rentáveis.

Com o intuito de coibir essa prática em seus aeroportos, a INFRAERO firmou uma parceria com a instituição sem fins lucrativos, Rede Nacional de Combate ao Tráfico de Animais Silvestres – RENCTAS.

Por meio dessa parceira, a INFRAERO vem promovendo nos principais Aeroportos exposições que visam despertar o interesse do público na preservação da nossa biodiversidade, criar no público alvo a noção da sua responsabilidade na preservação do meio e de nossas espécies silvestres, informar ao público sobre o que é tráfico de animais silvestres, onde ocorre, o número de animais traficados e a crueldade cometida contra nossa fauna silvestre, bem como, divulgar as ações de preservação ambiental da INFRAERO.

Programa Energias Alternativas

Foram adquiridas luminárias solares de balizamento, com tecnologia LED, que dispensam a utilização de cabo elétrico para seu funcionamento, haja vista que dispõem de célula fotoelétrica e bateria para captação e armazenamento de energia solar, o que confere total autonomia e confiabilidade. As luminárias foram enviadas para 7 (sete) Superintendências Regionais, para instalação em pistas taxiway de acesso aos pátios de aviação geral.

Programa de Educação Ambiental

As ações de educação ambiental acontecem de forma descentralizada nas regionais e aeroportos da INFRAERO, merecendo destaque os seguintes projetos:

→ Exposição "INFRAERO E MEIO AMBIENTE EM PERFEITA HARMONIA":

Foi realizada, em 2007, a Exposição itinerante "INFRAERO E MEIO AMBIENTE EM PERFEITA HARMONIA", em todas as Regionais, que consiste na divulgação dos Programas Ambientais da Empresa. A exposição tem como objetivo reunir e divulgar os instrumentos da Política Ambiental da INFRAERO, seus Programas Ambientais e os principais resultados alcançados nos últimos anos.

→ Elaboração de uma cartilha temática "Lâmpadas Fluorescentes Usadas – Procedimentos para Tratamento":

A cartilha constitui-se de material didático para treinamento institucional relacionado ao adequado manejo e destinação final de lâmpadas usadas contendo mercúrio em sua composição. A elaboração do documento visa a realização de cursos corporativos em todas as Superintendências Regionais, direcionados ao treinamento de funcionários e parceiros da INFRAERO, para o adequado manuseio, acondicionamento, transporte e destinação final das lâmpadas usadas nos aeroportos da Rede.

O público alvo para distribuição das cartilhas são os empregados e parceiros que atuam nas áreas de conservação e limpeza, manutenção, operações e segurança das unidades aeroportuárias.

5.5 Desenvolvimento Organizacional

Gestão de Pessoas

Por ser uma empresa que atua no setor de aviação civil, na prestação de serviços cuja interrupção causa transtornos e pode acarretar prejuízos à sociedade, a natureza do negócio impõe regras, padrões e procedimentos rígidos para manutenção dos níveis de segurança operacional. Mas nenhum desses processos seria bem-sucedido não fossem os profissionais envolvidos em sua operação.

A INFRAERO entende que o desempenho da organização depende da capacitação, motivação e bem-estar da força de trabalho e da criação de um ambiente de trabalho propício à participação e ao desenvolvimento das pessoas.

Neste cenário destaca-se a importância do aperfeiçoamento profissional, por meio de treinamento contínuo e eficaz, como ferramenta na capacitação, adequação, especialização e reciclagem dos empregados para o alcance das metas e objetivos pessoais e corporativos.

Com o objetivo de manter alinhados os subsistemas de recursos humanos e o planejamento empresarial, a INFRAERO deu continuidade ao Projeto de Gestão de Pessoas por Competência, tendo sido concluída a Matriz de Competência por cargos e funções.

O modelo adotado para a disseminação do conhecimento na INFRAERO é o da Educação Corporativa, por meio do qual é realizado o investimento na capacitação e aperfeiçoamento da força de trabalho. A aplicação dos programas de treinamento e capacitação e de desenvolvimento gerou 50.000 participações em eventos de treinamento, com investimento de R\$ 16,4 milhões.

Foi mantida a prioridade dos cursos voltados aos profissionais que atuam nas áreas de Operações, Segurança e Navegação Aérea, sendo que, apenas para esta última área, foram investidos cerca de R\$ 6,4 milhões, para os empregados das atividades de controle de tráfego aéreo, operação de estação aeronáutica, informações aeronáuticas e observação meteorológica.

Visando a uma maior integração entre as diversas áreas da Empresa, as ações da Diretoria de Administração foram voltadas, principalmente, para a valorização do espírito empreendedor e participativo dos empregados, buscando elevar o moral e auto-estima e direcionando esforços, de todos, para um trabalho mais profícuo.

A Revista Infraero Notícias, dirigida ao público interno, se consolidou como um importante canal de comunicação e integração com os aeroportos. Produzida pela área de marketing e comunicação social, com a colaboração dos aeroportos, foi o primeiro veículo em formato revista dirigido aos empregados da empresa.

Destaca-se, ainda, a reestruturação da *Intranet*, com vistas a torná-la em um portal corporativo para o público interno. Também foi feito estudo para desenvolvimento um modelo-padrão para os informativos dos aeroportos, a serem remodelados em 2008. O Destaque, principal informativo diário da

INFRAERO, também passou a circular para mais de 20 mil empregados, via e-mail.

A INFRAERO vem buscando continuamente a melhoria da qualidade de vida de seus empregados por meio de diversas ações, a exemplo dos Programas de Benefícios. A Empresa respeita os benefícios legais: vale-transporte, ticket alimentação/refeição, auxílio doença previdenciário e, além desses oferece vários outros: assistência médica e hospitalar, auxílio odontológico, cesta alimentação, auxílio material escolar, auxílio creche, seguro de vida em grupo e auxílio funeral. O grande diferencial encontra-se no Programa de Assistência Médica que atende a 34.000 pessoas, entre empregados e seus dependentes, oferecendo a todos, sem distinção, a mesma qualidade de atendimento.

Na área de saúde e segurança do trabalho, destacaram-se as seguintes ações:

- Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – PPAA:
 - Elaborado um Plano de Ação para atender as exigências da ICA 63-16/2006, que estão previstas para o ano de 2008.

- Promoção de Saúde:
 - Realização de Campanha de Vacinação Antigripal.

- Segurança e Saúde no Trabalho:
 - Realização de ações relacionadas ao cumprimento das Normas Reguladoras do Ministério do Trabalho.

Merece destaque o Projeto “Idéia em Ação” que visa valorizar e premiar ações inovadoras, que sugeridas e implementadas por nossos empregados apresentaram impacto e resultado positivo na atividade meio ou atividade fim da Empresa. Foram recebidas idéias da Sede e de todas as Superintendências Regionais, das quais 24 foram premiadas.

Tecnologia da Informação

Dentre as diversas ações empreendidas pela Superintendência de Tecnologia da Informação no ano de 2007, destacaram-se:

- Implantação do Sistema Integrado de Solução Operacional – SISO nos aeroportos de Congonhas, Santos-Dumont, Carajás, Bacacheri, Jacarepaguá, Carlos Prates e Parnaíba;
- Incremento no Sistema Integrado de Solução Operacional – SISO com a criação de novas situações de atraso e a inclusão de avisos para informar ao público que as informações vinculadas nos dispositivos de visualização dos aeroportos são de responsabilidade das Empresas Aéreas;
- Implantação do Sistema de Identificação e Controle de Acesso – SICOA nos aeroportos de Campos, Ilhéus, Aracajú, Manaus, Petrolina, Foz do Iguaçu, Paulo Afonso, Fortaleza, Uberlândia, Uberaba, São José dos Campos, Campina Grande, Pampulha e Joinville;
- Adequações no Sistema GertorH com a implementação do Perfil Profissiográfico Previdenciário (PPP) que objetiva atualizar o histórico de cargos, funções e lotações dos empregados;
- Implementada adequações no Sistema de Cadastramento de Atividades de Empregado – SICAE;
- Desenvolvimento do módulo de Salvamento e Combate a Incêndio do Sistema Integrado de Segurança Aeroportuária – SISA;
- Implantação do Sistema SISCOMEX nos Aeroportos de Macapá e Santarém;
- Implantação do Sistema Achados e Perdidos em todos os aeroportos da Regional Norte;
- Integração de ambiente de Tecnologia de Informação aos Transelevadores do TECA III (Terminal de Cargas) do Aeroporto de Manaus;

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

- Suporte e apoio ao evento do Pan-Americano 2007 à execução de serviços de infra-estrutura de Tecnologia da Informação para instalação das entidades ligadas ao evento;
- Ampliação dos *links* de comunicação de dados visando garantir um melhor desempenho no acesso às informações nos aeroportos do Galeão, Guarulhos, Manaus, Recife, Belém, Salvador, Carlos Prates, Boa Vista, Cruzeiro do Sul, Porto Velho, Tabatinga, Pelotas, Bacacheri, Aracajú, Ilhéus, Paulo Afonso, Júlio César, Campos, Santarém, Foz do Iguaçu, Londrina, Teresina, Palmas, Fortaleza e João Pessoa;
- Implementação do balanceamento dos *links* principais e redundantes dos aeroportos do Galeão, Confins e Vitória;
- Implantação dos sistemas de interfonos/supervisão em todos os elevadores do Aeroporto do Galeão;
- Instalação de Solução Integrada de Gerenciamento de Estações de Trabalho na Sede, Superintendências e Aeroportos;
- Atualização do parque computacional na Sede, Superintendências e Aeroportos;
- Revitalização da rede LAN dos aeroportos de Manaus, Rio Branco, Foz do Iguaçu e São Luís;
- Instalação de novas centrais telefônicas nos aeroportos de Foz do Iguaçu, Curitiba, Juazeiro do Norte e Mossoró;
- Ampliação da central telefônica dos Aeroportos de Santos-Dumont, Belém e Galeão;
- Contratação de empresa especializada para a prestação de serviço telefônico fixo local para todos os aeroportos da Regional Sul e Noroeste;
- Implantação de repetidoras para o sistema de radiocomunicação UHF no Aeroporto de Foz do Iguaçu sanando as intercorrências na comunicação;
- Implantação do sistema de radiocomunicação UHF no Aeroporto de Forquilha;

- Revitalização do sistema de radiocomunicação dos aeroportos de Santarém, Macapá, Carajás, Imperatriz, Altamira e São Luís;
- Atualização tecnológica e aquisição de equipamentos de radiocomunicação para substituição de equipamentos danificados nos aeroportos da Regional Sudeste e no Aeroporto do Galeão;
- Projeto para ampliação do Campo de Antenas do Aeroporto do Galeão; e
- Vistoria e apoio para melhorias na área de radiocomunicação do Aeroporto Santos-Dumont para atendimento à Secretaria Nacional de Segurança Pública – SENASP, vinculada ao Ministério da Justiça.

Licitação, Contração e Gestão de Suprimentos

Mantendo a estreita observância às determinações legais, foram desenvolvidas diversas ações em 2007 com o objetivo de racionalizar processos, fortalecer controles e otimizar os recursos disponíveis, merecendo destaque as seguintes:

- Expedição da Norma da Infraero 6.01/D (LCT), que regulamenta os procedimentos licitatórios, as dispensas e as inexigibilidades de licitação no âmbito de todas as dependências da INFRAERO, pertinentes às obras, serviços, compras, alienações, locações e concessões de uso de áreas, bem como o acompanhamento dos contratos celebrados pela Empresa;
- Implantação do módulo “Relatórios Gerenciais” no Sistema de Gestão de Contratos de Serviços Contínuos – SGCO, que tem como alvo o gerenciamento dos contratos, nos quais disponibilizam informações específicas referentes às planilhas de custos e formação de preços, efetivo, vigência, custo mensal, custo global, etc., de forma a possibilitar análises comparativas de contratos e resumos diversos;
- Realização do Curso Gestão e Fiscalização de Contratos de Serviços Contínuos, tendo como objetivo promover a

capacitação e o aperfeiçoamento dos profissionais que atuam como gestores e fiscais de contratos de serviços contínuos no âmbito da INFRAERO, tendo sido treinados 196 empregados, durante o exercício de 2007;

- Redução do teto estabelecido de encargos sociais em 0,66% para contratos de serviços contínuos e para os contratos de serviços de engenharia de manutenção, por meio do acompanhamento e assessoramento das novas propostas de licitação, prorrogação e repactuação de contratos vigentes, gerando uma economia para a Empresa.

Controle Empresarial

Visando atender a recomendações dos Conselhos de Administração e Fiscal da INFRAERO para aperfeiçoamento e reorganização das ações de controle interno no âmbito da Empresa, desde 2006 foi estruturada a atividade de Controle Empresarial.

Paralelamente ao desenvolvimento das atribuições de verificação, *a priori*, da regularidade e conformidade dos processos geradores de receita e despesa da Empresa, no âmbito da Sede e das Regionais, o ano de 2007 caracterizou-se pela organização das atividades em nível corporativo, tendo sido previstas e realizadas diversas ações para o atendimento das seguintes prioridades: alinhamento de pensamento e de competências; maior integração e fortalecimento da equipe; padronização das atividades e instrumentos de trabalho; divulgação da atividade de controle na Empresa; atualização e aperfeiçoamento profissional; e adequação do efetivo na Sede e nas Superintendências Regionais.

Suporte Jurídico

Dentre as principais realizações da INFRAERO ao longo do ano de 2007, que contaram com a participação decisiva da Procuradoria Jurídica, podemos destacar o seguinte:

- Acordo firmado com a empresa VASP (empresa em fase de recuperação judicial), no mês de agosto, objetivando a retomada de todas as áreas aeroportuárias de Terminal

de Passageiros dos Aeroportos do Galeão/RJ, Congonhas/SP e Guarulhos/SP, que se encontravam ociosas desde a paralisação da referida empresa em meados de 2005. Da mesma forma, a INFRAERO, por meio de sua Procuradoria Jurídica, obteve vitória em decisão judicial proferida pela Câmara Especial de Falências e Recuperações Judiciais do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, por meio da qual foi deferida a reintegração de posse das demais áreas aeroportuárias ainda ocupadas pela empresa VASP. Referida decisão encontra-se em fase de efetivação, com a expedição dos competentes Mandados e Cartas Precatórias, para constatação da ociosidade das referidas áreas e para imediata imissão da INFRAERO na sua posse;

- Acordo firmado com a empresa VRG (Nova VARIG), no mês de outubro, para retomada das áreas de terminais de passageiros nos aeroportos que a referida companhia aérea não opera mais, bem como as áreas de terminais de passageiros nos aeroportos em que aquela empresa aérea opera, mas que se encontravam parcialmente ociosas em razão da diminuição de suas operações; ressalte-se que essas retomadas de áreas ociosas foram de suma importância para o correto balanceamento das áreas de terminais de passageiros, destinadas ao atendimento dos passageiros/público usuário dos aeroportos, se tornando de grande relevância para a operação aeroportuária no período de alta estação (operação de final de ano);
- Tratativas relativas ao Termo de Ajuste de Conduta (TAC) com o Ministério Público do Estado de São Paulo, visando equacionar passivo ambiental decorrente de obras realizadas no Aeroporto Internacional de Guarulhos/SP e, nesse sentido, a obtenção da respectiva licença de operação, estando previstos investimentos da ordem de R\$ 4.586.955,99 (quatro milhões, quinhentos e oitenta e seis mil, novecentos e cinquenta e cinco reais e noventa e nove centavos) pela INFRAERO. Atualmente, a minuta do TAC se encontra sob análise da Consultoria Jurídica da Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo, em fase final de aprovação;

- Criação de Juizados Especiais nos Aeroportos de Brasília/DF, Galeão/RJ, Santos-Dumont/RJ, Guarulhos/SP e Congonhas/SP, destinados a receber dos usuários do sistema aeroportuário nacional reclamações, requerimentos e, ainda, realizar audiências de conciliação imediata com as respectivas companhias aéreas, visando, acima de tudo, minimizar a ocorrência de problemas e, se necessário, sua imediata solução;
- Continuidade do Projeto "Exoneração e Recuperação de ICMS no Fornecimento de Energia Elétrica, com a interposição de mandados de segurança Em 24 (vinte e quatro) Estados e o Distrito Federal. O Projeto visa expurgo da base de cálculo do ICMS, dos valores dos contratos de reserva de energia (contratos de demanda de energia elétrica consumida pelas unidades aeroportuárias da empresa). A INFRAERO vêm obtendo êxito nas ações de modo que vem representando considerável economia para a Empresa.
- Celebração de convênio com o Estado da Bahia, no valor de R\$33.420.345,24 (trinta e três milhões quatrocentos e vinte mil trezentos e quarenta e cinco reais e vinte e quatro centavos), para realização dos projetos executivos, obras e serviços de engenharia necessários à viabilização do empreendimento de ampliação, desenvolvimento e modernização da infraestrutura das vias de acesso do Aeroporto Internacional de Salvador – BA;
- Elaboração, pela Procuradoria Jurídica da INFRAERO, de Termo de Compromisso a ser celebrado com a COMAER visando definir as obrigações dos partícipes quanto à transferência da gestão administrativa de bens imóveis, de bens móveis permanentes e de equipamentos, bem como a elaboração de projetos e execução de obras de engenharia, fornecimento e instalação de equipamentos e sistemas, visando a melhoria e modernização dos Aeroportos de Fortaleza, Recife, Salvador, Macaé, Congonhas, Porto Alegre, Brasília e Campo Grande, com valor estimado de R\$ 148.400.000,00 (cento e quarenta e oito milhões e quatrocentos mil reais);
- Celebração de Acordo de Cooperação Mútua com o Estado do Paraná visando implantação de um Distrito

Industrial em área localizada no Aeroporto Internacional Tancredo Neves. O acordo encontra-se em fase final para assinatura;

- Participação efetiva da Procuradoria Jurídica junto ao Tribunal de Contas da União e Ministério Público Federal, Estadual, Agências Reguladoras (ANVISA, ANAC, etc.), com vistas à efetiva atuação na defesa dos interesses da INFRAERO (política de boa transparência).
- Participação efetiva da Procuradoria Jurídica nas Reuniões da Diretoria Executiva, Conselho Fiscal, Conselho de Administração e secretariado nas Assembléias Gerais da Empresa, com o acompanhamento e assessoramento dos atos societários da empresa (observância da Lei nº 6.404/76 e de Registros Públicos, visando zelar pela regularidade jurídica e fiscal da Empresa).

Auditoria Interna

Entre os objetivos gerais da Auditoria Interna, a verificação da existência e do cumprimento das normas e procedimentos e a avaliação da eficiência, da eficácia, da economicidade e da efetividade dos atos praticados constituem pontos importantes a serem examinados.

Deve ser destacado que a unidade de auditoria, durante o exercício de 2007, foi bastante acionada, como comprova o grande número de auditorias especiais realizadas. No ano foram executadas 12 auditorias especiais. Apesar desta circunstância, a meta prevista no seu Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna – PAINT 2007 foi plenamente atingida com a realização de todas as 78 auditorias planejadas. Tendo sido realizadas um total de 90 auditorias.

É importante destacar que em razão da contratação de novos auditores e engenheiros houve um incremento significativo nas auditorias realizadas em relação ao exercício anterior.

Deve ser salientado que os trabalhos realizados pela Auditoria Interna geraram uma economia substancial aos cofres da INFRAERO.

Merece destaque o importante papel da Superintendência de Auditoria Interna junto aos órgãos de controle interno e externo. É feito acompanhamento diário

de todos os processos de interesse da INFRAERO, junto ao Tribunal de Contas da União – TCU e da Controladoria Geral da União – CGU por intermédio da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Defesa – Ciset/MD. A unidade de Auditoria Interna tem sido o elo entre o TCU, CGU e INFRAERO, cumprindo diligências, cobrando providências, acompanhando julgamentos e agora, em especial, a execução das obras inseridas no PAC do Governo Federal.

Durante o exercício de 2007 foi desenvolvido um amplo programa de treinamento do pessoal da Auditoria Interna da INFRAERO, tendo sido realizadas 6.208 horas de treinamento em cursos e eventos.

ANEXO: CRITÉRIOS PARA CÁLCULO DOS INDICADORES

- Nota média de avaliação geral do aeroporto
- Produtividade
- Produtividade (Orgânicos e Terceirizados)
- Retorno sobre Patrimônio Líquido
- Margem EBITDAI
- Margem Bruta LOA (Logística de Operações com Aeronaves)
- Margem Bruta LOP (Logística de Operações com Passageiros)
- Margem Bruta LCI (Logística de Carga Internacional)
- Relação Custos Indiretos e Despesas Administrativas da Sede sobre a Receita Líquida
- Percentual de Inadimplência
- Lucro/Prejuízo Líquido (antes dos investimentos)
- Taxa de Realização das Despesas Operacionais
- Taxa de Crescimento da Receita Comercial
- Taxa de Aumento da Receita Comercial da Atividade de Estacionamento
- Taxa de Aumento da Receita da Atividade de Telecomunicações
- Taxa de Aumento da Receita Comercial para Novos Negócios

- Número de Requisitos Concluídos na Fase de Consulta Preliminar, de acordo com o RBHA 139
- Número de Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído
- Etapas de Implantação do SGSO (Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional) concluídas de acordo com a IAC 139-1001 e IAC 139-1002
- Dependências com o Programa de Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo implantado
- Aeroporto Certificado
- Investimentos Realizados
- Indicadores Ethos de Responsabilidade Social
- Parcela de Aeroportos com Licença de Operação em Vigor
- Consumo de Água
- Implantação de Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica – GCE
- Implantação de Novos Índices de Consumo de Energia Elétrica

INDICADOR

Nota média de avaliação geral do aeroporto.

META CORPORATIVA

Elevar o nível de satisfação dos clientes passageiros, pilotos, companhias aéreas, concessionários e clientes carga, medido por meio de pesquisa de satisfação comparada ao resultado do ano de 2004.

RESULTADO ESPERADO

Aumentar a satisfação dos passageiros, clientes cara, concessionários e companhias aéreas em reação aos serviços prestados pela Infraero.

GESTOR

Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.

1. METODOLOGIA E CONCEITOS BÁSICOS

1.1 Tipo de Pesquisa

Foi realizada uma pesquisa quantitativa de caráter descritivo. Esse tipo de pesquisa permitiu as seguintes análises:

- Descrição de características dos usuários dos Aeroportos;
- Estimativa da proporção de elementos com certa opinião e atitude;
- Verificação da relação entre variáveis, por meio de cruzamentos compatíveis com os objetivos do estudo.

1.2 Técnica de coleta de dados e forma de abordagem

1.2.1 - Passageiros

Empregou-se abordagem por entrevistas pessoais com os usuários dos serviços da INFRAERO. As salas de embarque dos Aeroportos foram escolhidas para local de abordagem dos entrevistados.

1.2.2 – Pilotos

Empregou-se a técnica de levantamento e adotou-se, como forma de abordagem, a entrevista pessoal dos pilotos, cuja realização ocorreu nos aeroportos de interesse deste trabalho, no momento de liberação do piloto de suas atividades.

1.2.3 – Clientes-carga

Empregou-se a técnica de levantamento e adotou-se, como forma de abordagem, a entrevista pessoal dos clientes-carga nos respectivos endereços das empresas.

1.2.4 – Empresas aéreas

Empregou-se a técnica de levantamento e adotou-se, como forma de abordagem, a entrevista pessoal das empresas aéreas na sede de cada organização. As informações das empresas foram fornecidas pelas pessoas identificadas como tendo melhor conhecimento das relações com a INFRAERO.

1.2.5 - Concessionários

Empregou-se a técnica de levantamento e adotou-se, como forma de abordagem, a entrevista pessoal das concessionárias nos respectivos endereços das empresas. As informações das empresas foram fornecidas pelas pessoas identificadas como tendo melhor conhecimento das relações com a INFRAERO.

1.3 Instrumento de coleta de dados da pesquisa quantitativa

Foram aplicados questionários estruturados não disfarçados, constituídos de perguntas abertas e fechadas, com predomínio das últimas. Realizou-se um 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.

1.4 Processamento dos dados

Foi utilizado o *software* estatístico SPSS (*Statistical Package for Social Sciences*), na versão Windows, para o tratamento dos dados.

1.5 População da pesquisa

1.5.1 - Passageiros

A população objeto da pesquisa compreendeu pessoas que utilizam o transporte aéreo, em vôos domésticos e internacionais.

1.5.2 - Pilotos

A população objeto da pesquisa consistiu dos pilotos de empresas aéreas nacionais e internacionais, que operam nos 35 aeroportos contemplados pelo estudo.

1.5.3 – Clientes-carga

A população objeto da pesquisa consistiu dos Clientes-Carga, que desempenham atividades de importação, e/ou exportação, envolvidas no negócio de carga aérea.

1.5.4 – Empresas aéreas

A população objeto da pesquisa corresponde às empresas aéreas e afins, que consistem nas empresas aéreas nacionais e internacionais, incluindo as companhias que operam somente como cargueiras, as distribuidoras de combustível e, ainda, as empresas de táxi aéreo.

1.5.5 - Concessionários

A população objeto da pesquisa correspondeu às concessionárias, que consistem nas empresas que mantêm relacionamento comercial com a INFRAERO.

1.6 Plano amostral

1.6.1 - Passageiros

O levantamento foi efetuado em 35 Aeroportos do Brasil. Informações obtidas junto à INFRAERO quanto à frequência anual de passageiros em cada Aeroporto permitiram caracterizar tecnicamente o universo como infinito, para efeito de tratamento estatístico (número possível de observações superior a dez mil).

Dessa forma, o tamanho amostral, considerando um grau de confiança de 95% e uma margem de erro de 5% por Aeroporto, compreendeu 12.851 entrevistas distribuídas conforme o quadro a seguir.

AEROPORTO	Passageiros
SBBE- Aeroporto Internacional de Belém	378
SBBH - Aeroporto da Pampulha	381
SBBR - Aeroporto Internacional de Brasília	386
SBKP - Aeroporto Internacional de Campinas	378
SBCG - Aeroporto Internacional de Campo Grande	384
SBFL - Aeroporto de Florianópolis	383
SBCT - Aeroporto Internacional de Curitiba	372
SBFZ - Aeroporto Internacional de Fortaleza	395
SBGO - Aeroporto de Goiânia	392
SBEG - Aeroporto Internacional de Manaus	385
SBPA - Aeroporto Internacional de Porto Alegre	362
SBGL - Aeroporto Internacional do Galeão	388

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

SBRJ - Aeroporto Santos-Dumont	413
SBSV - Aeroporto Internacional de Salvador	388
SBSL - Aeroporto de São Luís	375
S BSP - Aeroporto Internacional de Congonhas	388
SBGR - Aeroporto Internacional de Guarulhos	396
SBVT - Aeroporto de Vitória	377
SBRF - Aeroporto Internacional de Recife	385
SBMQ - Aeroporto Internacional de Macapá	420
SBCF - Aeroporto Internacional de Confins	384
SBFI - Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu	190
SBNF - Aeroporto Internacional de Navegantes	342
SBLO - Aeroporto de Londrina	349
SBBV - Aeroporto Internacional de Boa Vista	295
SBRB - Aeroporto Internacional de Rio Branco	361
SBPV - Aeroporto Internacional Porto Velho	372
SBCY - Aeroporto Internacional de Cuiabá	372
SBNT - Aeroporto Internacional de Natal	382
SBMO - Aeroporto Internacional de Maceió	381
SBPL - Aeroporto de Petrolina	354
SBTE - Aeroporto de Teresina	347
SBJP - Aeroporto Internacional de João Pessoa	367
SBAR - Aeroporto de Aracaju	329
SBIL - Aeroporto de Ilhéus	300
Total	12.851

1.6.2 - Pilotos

O plano amostral inicial foi de 350 pilotos. No entanto, em alguns aeroportos houve dificuldade para cumprimento da amostra inicial, por possuírem poucas cias. aéreas ou vôos. Foram entrevistados, então, 320 pilotos, amostra que permite manter os 95% de confiança e margem de erro de 5%, inicialmente propostos.

	Número de Pilotos
Belém	10
Pampulha	10
Brasília	10
Campinas	8
Campo Grande	10
Florianópolis	10
Curitiba	10
Fortaleza	10
Goiânia	12
Manaus	11
Porto Alegre	9
Galeão	10
Santos-Dumont	12
Salvador	10
São Luiz	10

Congonhas	10
Guarulhos	10
Vitória	9
Recife	10
Macapá	10
Confins	10
Foz do Iguaçu	3
Navegantes	10
Londrina	8
Boa Vista	7
Rio Branco	6
Porto Velho	10
Cuiabá	10
Natal	10
Maceió	10
Petrolina	2
Teresina	9
João Pessoa	10
Aracaju	4
Ilhéus	10
Total	320

1.6.3 – Clientes-carga

Foi pesquisado o número de 223 clientes-carga em 27 dos 35 aeroportos que participaram da pesquisa, considerando a importância relativa de cada entrevistado em termos de relacionamento de negócios com a INFRAERO.

	Número de entrevistas
SBBE- Aeroporto Internacional de Belém	10
SBBR - Aeroporto Internacional de Brasília	10
SBKP - Aeroporto Internacional de Campinas	10
SBCG - Aeroporto Internacional de Campo Grande	3
SBFL - Aeroporto de Florianópolis	10
SBCT - Aeroporto Internacional de Curitiba	4
SBFZ - Aeroporto Internacional de Fortaleza	10
SBGO - Aeroporto de Goiânia	10
SBEG - Aeroporto Internacional de Manaus	10
SBPA - Aeroporto Internacional de Porto Alegre	10
SBGL - Aeroporto Internacional do Galeão	10
SBSV - Aeroporto Internacional de Salvador	10
SBSL - Aeroporto de São Luís	10
SBGR - Aeroporto Internacional de Guarulhos	10
SBVT - Aeroporto de Vitória	10
SBRF - Aeroporto Internacional de Recife	10
SBMQ - Aeroporto Internacional de Macapá	9
SBCF - Aeroporto Internacional de Confins	10
SBFI - Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu	9
SBNF - Aeroporto Internacional de Navegantes	10
SBCY - Aeroporto Internacional de Cuiabá	5

SBNT - Aeroporto Internacional de Natal	10
SBMO - Aeroporto Internacional de Maceió	7
SBPL - Aeroporto de Petrolina	3
SBTE - Aeroporto de Teresina	2
SBJP - Aeroporto Internacional de João Pessoa	10
SBAR - Aeroporto de Aracaju	1
Total	223

1.6.4 – Empresas aéreas

Foi pesquisado o universo de 240 empresas aéreas. A distribuição das entrevistas por aeroporto avaliado está ilustrada abaixo.

	Número de entrevistas
SBBE- Aeroporto Internacional de Belém	10
SBBH - Aeroporto da Pampulha	4
SBBR - Aeroporto Internacional de Brasília	10
SBKP - Aeroporto Internacional de Campinas	10
SBCG - Aeroporto Internacional de Campo Grande	5
SBFL - Aeroporto de Florianópolis	6
SBCT - Aeroporto Internacional de Curitiba	2
SBFZ - Aeroporto Internacional de Fortaleza	10
SBGO - Aeroporto de Goiânia	5
SBEG - Aeroporto Internacional de Manaus	10
SBPA - Aeroporto Internacional de Porto Alegre	9
SBGL - Aeroporto Internacional do Galeão	10
SBRJ - Aeroporto Santos-Dumont	9
SBSV - Aeroporto Internacional de Salvador	10
SBSL - Aeroporto de São Luís	6
SBSP - Aeroporto Internacional de Congonhas	5
SBGR - Aeroporto Internacional de Guarulhos	10
SBVT - Aeroporto de Vitória	10
SBRF - Aeroporto Internacional de Recife	10
SBMQ - Aeroporto Internacional de Macapá	10
SBCF - Aeroporto Internacional de Confins	6
SBFI - Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu	4
SBNF - Aeroporto Internacional de Navegantes	3
SBLO - Aeroporto de Londrina	4
SBBV - Aeroporto Internacional de Boa Vista	5
SBRB - Aeroporto Internacional de Rio Branco	7
SBPV - Aeroporto Internacional Porto Velho	6
SBCY - Aeroporto Internacional de Cuiabá	9
SBNT - Aeroporto Internacional de Natal	10
SBMO - Aeroporto Internacional de Maceió	4
SBPL - Aeroporto de Petrolina	3
SBTE - Aeroporto de Teresina	4
SBJP - Aeroporto Internacional de João Pessoa	10

SBAR - Aeroporto de Aracaju	2
SBIL - Aeroporto de Ilhéus	2
Total	240

1.6.5 - Concessionários

Foi pesquisado o universo de 595 concessionárias.

	Número de entrevistas
SBBE- Aeroporto Internacional de Belém	20
SBBH - Aeroporto da Pampulha	20
SBBR - Aeroporto Internacional de Brasília	20
SBKP - Aeroporto Internacional de Campinas	18
SBCG - Aeroporto Internacional de Campo Grande	18
SBFL - Aeroporto de Florianópolis	20
SBCT - Aeroporto Internacional de Curitiba	9
SBFZ - Aeroporto Internacional de Fortaleza	22
SBGO - Aeroporto de Goiânia	13
SBEG - Aeroporto Internacional de Manaus	20
SBPA - Aeroporto Internacional de Porto Alegre	19
SBGL - Aeroporto Internacional do Galeão	20
SBRJ - Aeroporto Santos-Dumont	19
SBSV - Aeroporto Internacional de Salvador	20
SBSL - Aeroporto de São Luís	20
SBSP - Aeroporto Internacional de Congonhas	10
SBGR - Aeroporto Internacional de Guarulhos	20
SBVT - Aeroporto de Vitória	19
SBRF - Aeroporto Internacional de Recife	20
SBMQ - Aeroporto Internacional de Macapá	22
SBCF - Aeroporto Internacional de Confins	20
SBFI - Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu	20
SBNF - Aeroporto Internacional de Navegantes	19
SBLO - Aeroporto de Londrina	14
SBBV - Aeroporto Internacional de Boa Vista	12
SBRB - Aeroporto Internacional de Rio Branco	5
SBPV - Aeroporto Internacional Porto Velho	20
SBCY - Aeroporto Internacional de Cuiabá	20
SBNT - Aeroporto Internacional de Natal	20
SBMO - Aeroporto Internacional de Maceió	18
SBPL - Aeroporto de Petrolina	13
SBTE - Aeroporto de Teresina	15
SBJP - Aeroporto Internacional de João Pessoa	9
SBAR - Aeroporto de Aracaju	4
SBIL - Aeroporto de Ilhéus	17
Total	595

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Após a avaliação dos aspectos do atendimento da Infraero, na pesquisa de satisfação e imagem, foi feita uma avaliação geral de cada aeroporto. A pergunta foi objetiva e o entrevistado foi solicitado a dar, em termos de uma escala de notas de 1 a 10, sua avaliação sobre o aeroporto.

Nota média de avaliação geral do aeroporto = \sum das notas atribuídas / número de entrevistados.

Embora a pesquisa tenha sido realizada em 35 aeroportos, para efeito da avaliação do alcance da meta, levou-se em consideração apenas os resultados dos aeroportos pesquisados em 2004, pois constituem referencial de comparação.

INDICADOR

Produtividade.

META CORPORATIVA

R\$ 217,0 mil por colaborador orgânico.

RESULTADO ESPERADO

Acompanhamento da capacidade de geração de riqueza por empregado.

GESTOR

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 geradas no exercício e o número médio de empregados orgânicos.

Receitas Totais: são aquelas geradas por todos os negócios da Empresa, como também as receitas destes decorrentes. Compõem-se das receitas de: Pousos e Permanência, Embarque, Comerciais, Armazenagem e Capatazia, Navegação Aérea, Outros Serviços, Financeiras e Eventuais.

Empregados: Efetivo orgânico.

2. METODOLOGIA

Deverá ser feito o acompanhamento da receita total de cada dependência e do número médio de empregados orgânicos para apuração da produtividade.

3. FÓRMULA

$$P = RT/NE$$

Sendo:

PE: Produtividade

RT: Receita total

NE: Nº médio de empregados

INDICADOR

Produtividade (Orgânicos e Terceirizados).

META CORPORATIVA

R\$ 88,5 mil por colaboradores orgânicos e terceirizados.

RESULTADO ESPERADO

Acompanhamento da capacidade de geração de riqueza por empregado.

GESTOR

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 geradas no exercício e o número médio de empregados orgânicos e terceirizados.

Receitas Totais: são aquelas geradas por todos os negócios da Empresa, como também as receitas destes decorrentes. Compõem-se das receitas de: Pousos e Permanência, Embarques, Comerciais, Armazenagem e Capatazia, Navegação Aérea, Outros Serviços, Financeiras e Eventuais.

Empregados: Efetivo orgânico e terceirizado.

2. METODOLOGIA

Deverá ser feito o acompanhamento da receita total de cada dependência e do número médio de empregados orgânicos e terceirizados para apuração da produtividade.

3. FÓRMULA

$$P = RT/NE$$

Sendo:

PE: Produtividade

RT: Receita total

NE: Nº médio de empregados

INDICADOR DE DESEMPENHO

Retorno Sobre o Patrimônio Líquido.

META

Retorno Sobre o Patrimônio Líquido igual ou superior a 82,0%.

RESULTADO ESPERADO

Controlar a rentabilidade do capital investido.

GESTOR

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Lucro Operacional (LO): 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 (PL): 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 (RSPL): 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. METODOLOGIA

O Retorno Sobre o Patrimônio Líquido foi estabelecido com base na capacidade e tendências de rentabilidade da empresa em relação ao capital investido.

Será considerada meta cumprida quando o RSPL atingir um percentual igual ou superior a 82%.

3. FÓRMULA

$$RSPL = (LOB / PLA) \times 100$$

Sendo:

RSPL – Retorno Sobre o Patrimônio Líquido;

LOB – Lucro Operacional Bruto do ano de 2007;

PLA – Patrimônio Líquido do Ano de 2006.

INDICADOR DE DESEMPENHO

Margem EBITDAI.

META

Margem EBITDAI igual ou superior a 20,9%.

RESULTADO ESPERADO

Garantir a auto-suficiência de caixa da INFRAERO.

GESTOR

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

EBITDAI: o EBITDAI (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. É obtido através do Lucro antes de impostos, juros, depreciação/amortização, provisões e OBU (Obras em Bens da União).

Receita Operacional (RO): 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, 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.

2. METODOLOGIA

A margem EBITDAI foi definida com base no Orçamento de 2007. Tal meta é estabelecida a partir de uma análise da capacidade de realização da Empresa, a fim de assegurar o retorno produzido pelos ativos no caixa da Empresa e garantir os investimentos previstos.

Será considerada meta cumprida quando a margem EBITDAI atingir um percentual igual ou maior que 20,0%.

3. FÓRMULA

$$ME = (EBTIDAI / RO) \times 100$$

Sendo:

ME – Margem EBTIDAI;

EBTIDAI – EBTIDA da Infraero;

RO – Receita Operacional.

INDICADOR DE DESEMPENHO

Margem Bruta LOA (Logística de Operações com Aeronaves).

META

Margem Bruta LOA igual ou superior a 40,5%.

RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Logística de Operações de Aeronaves.

GESTOR

Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida LOA (RL-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 dos Serviços Prestados LOA (CSP - 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.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115 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.

Lucro Bruto LOA (LB – LOA): é o resultado positivo alcançado pela atividade de Logística para Operações com Aeronaves. O Lucro Bruto LOA corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os Custos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de LOA.

Margem Bruta LOA (MB – LOA): é o indicador que mede a relação entre o Lucro Bruto LOA e a Receita Líquida LOA. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida LAO que será Lucro.

2. METODOLOGIA

A margem Bruta LOA foi estabelecida a partir de uma análise do orçamento de 2007 e pela capacidade e tendência de realização da atividade de Logística para Operações com Aeronaves. Das premissas utilizadas para o cálculo da Margem Bruta LOA foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

Será considerada meta cumprida quando a Margem Bruta LOA atingir um percentual igual ou maior que 40,0%.

3. FÓRMULA

$$\text{MB - LOA} = (\text{LB - LOA} / \text{RL - LOA}) \times 100$$

Sendo:

MB - LOA – Margem Bruta da atividade de Logística para Operações com Aeronaves;

LB - LOA – Lucro Bruto da atividade de Logística para Operações com Aeronaves;

RL - LOA – Receita Líquida da atividade de Logística para Operações com Aeronaves.

INDICADOR DE DESEMPENHO

Margem Bruta LOP (Logística de Operações com Passageiros).

META

Margem Bruta LOP igual ou superior a 66,8%.

RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Logística de Operações de Passageiros.

GESTOR

Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida LOP (RL-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 dos Serviços Prestados LOA (CSP - LOA): 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.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115 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.

Lucro Bruto LOP (LB – LOP): é o resultado positivo alcançado pela atividade de Logística para Operações com Passageiros. O Lucro Bruto LOP corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os Custos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de LOP.

Margem Bruta LOP (MB – LOP): é o indicador que mede a relação entre o Lucro Bruto LOP e a Receita Líquida LOP. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida LAP que será Lucro.

2. METODOLOGIA

A margem Bruta LOP foi estabelecida a partir de uma análise do orçamento de 2007 e na capacidade e tendência de realização da atividade de Logística para Operações com Passageiros. Das premissas utilizadas para o cálculo da Margem Bruta LOP foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

Será considerada meta cumprida quando a Margem Bruta LOA atingir um percentual igual ou maior que 66,0%.

3. FÓRMULA

$$\text{MB - LOP} = (\text{LB - LOP} / \text{RL - LOP}) \times 100$$

Sendo:

MB - LOP – Margem Bruta da atividade de Logística para Operações com Passageiros;

LB - LOP – Lucro Bruto da atividade de Logística para Operações com Passageiros;

RL - LOP – Receita Líquida da atividade de Logística para Operações com Passageiros.

INDICADOR DE DESEMPENHO

Margem Bruta LCI (Logística de Carga Internacional).

META

Margem Bruta LCI igual ou superior a 66,3%.

RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Logística de Carga Internacional.

GESTOR

Superintendência de Logística de Carga – DCLC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida LCI (RL-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 dos Serviços Prestados LCI (CSP - 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.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115 e 41301 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixo do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos.

Lucro Bruto LCI (LB – LCI): é o resultado positivo alcançado pela atividade de Logística de Carga Internacional. O Lucro Bruto LCI corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os Custos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de LCI.

Margem Bruta LCI (MB – LCI): é o indicador que mede a relação entre o Lucro Bruto LCI e a Receita Líquida LCI. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida LCI que será Lucro.

2. METODOLOGIA

A margem Bruta LCI foi definida com base no orçamento de 2007 e na capacidade e tendências de realizações da atividade de Logística de Carga Internacional. Das

premissas utilizadas para o cálculo da Margem Bruta LCI foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

Será considerada meta cumprida quando a Margem Bruta LCI atingir um percentual igual ou maior que 65,0%.

3. FÓRMULA

$$\text{MB - LCI} = (\text{LB - LCI} / \text{RL - LCI}) \times 100$$

Sendo:

MB - LCI – Margem Bruta da atividade de Logística de Carga Internacional;

LB - LCI – Lucro Bruto da atividade de Logística de Carga Internacional;

RL - LCI – Receita Líquida da atividade de Logística de Carga Internacional.

INDICADOR DE DESEMPENHO

Relação CI/DS sobre RL.

META

Relação CI/DS igual ou inferior a 48,5%.

RESULTADO ESPERADO

Redução da participação dos custos indiretos e despesas administrativas da Sede.

GESTOR

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida (RL): 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 (CI): 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 (DS): 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 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 a 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. METODOLOGIA

A relação CI/DS sobre RL foi estabelecida a partir do orçamento de 2007 e da capacidade e tendência de realização das atividades da Empresa. 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.

Será considerada meta cumprida quando a relação CI/DS sobre RL atingir um percentual igual ou inferior a 49,0%.

3. FÓRMULA

Relação CI/DS sobre RL = $((CI+DS)/RL) \times 100$

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.

INDICADOR DE DESEMPENHO

Percentual de Inadimplência.

META

Realizar no mínimo 97,5% da receita comercial faturada, que será apurada em 15/fev/2008, considerando o exercício de 2007.

RESULTADO ESPERADO

Melhorar o fluxo de caixa.

GESTOR

Superintendência de Finanças – DFFI.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Avaliar todas as receitas cuja ação de cobrança seja de responsabilidade direta do Aeroporto.

2. METODOLOGIA

Comparar os valores recebidos em relação aos valores faturados.

3. FÓRMULA

3.1) 1º Cálculo:

(+) valor faturado

(-) valor a vencer

= valor considerado

3.2) 2º Cálculo:

$(\text{valor recebido} / \text{valor considerado}) * 100 = \text{índice de inadimplência}$

INDICADOR DE DESEMPENHO

Lucro/Prejuízo Líquido (antes dos Investimentos).

META

Redução do prejuízo operacional.

RESULTADO ESPERADO

Reduzir o prejuízo operacional dos aeroportos que apresentaram resultado negativo em 2006.

GESTOR

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Lucro/Prejuízo Líquido (antes dos Investimentos) (LL): é o resultado líquido apurado em relação às atividades empresariais recorrentes da Empresa antes dos investimentos realizados com Recursos Próprios aplicados em Bens da União (OBU). O Lucro/Prejuízo Líquido é obtido através das Receitas menos as Despesas, as Provisões, os impostos e as contribuições.

2. METODOLOGIA

A meta foi estabelecida a partir de uma análise do resultado financeiro obtido nos aeroportos da rede INFRAERO em 2006. Foram selecionados todos os aeroportos que apresentarem prejuízo operacional no ano em questão.

Será considerada meta cumprida as Dependências que atingirem o Lucro/Prejuízo Líquido igual ou superior ao apurado no Exercício de 2006.

3. FÓRMULA

$$LL = R - (D + IC + P)$$

Sendo:

LL – Lucro/Prejuízo Líquido (antes dos investimentos);

R – Receitas;

D – Despesas;

IC – Impostos e Contribuições;

P – Provisões.

Detalhamento por dependência:

AEROPORTO	2007		2006	
	Meta	Realizado	Meta	Realizado
049 - AEROP. JOÃO SUASSUNA (CAMPINA GRANDE)	(310.060,16)	(112.907,96)		
093 - EPTA - VITÓRIA DA CONQUISTA	(112.768,00)	(122.008,33)		
090 - AEROP. DE PARNAIBA	(52.672,70)	(127.809,31)		
053 - AEROP. DE PELOTAS	(248.086,00)	(150.810,30)		
117 - AEROPORTO DE CRICIUMA / FORQUILHINHA	261.276,70	(161.541,56)		
027 - AEROP. CARLOS PRATES (BELO HORIZONTE)	(28.908,00)	(250.928,13)		
038 - AEROP. DE UBERLÂNDIA	531.213,04	(273.118,31)		
017 - AEROP. INT. DE CAMPO GRANDE	(1.393.757,92)	(391.661,62)		
036 - AEROP. DE BACACHERI (CURITIBA)	(126.662,00)	(398.499,54)		
009 - AEROP. INT. DE FOZ DO IGUAÇU/CATARATAS	(243.690,00)	(556.976,38)		
041 - AEROP. DE ALTAMIRA	(725.817,97)	(724.295,87)		
046 - AEROP. DE IMPERATRIZ - PREFEITO RENATO MOREIRA	(295.344,69)	(729.719,67)		
033 - AEROP. MARTÉ (SAO PAULO)	(150.320,40)	(832.131,40)		
052 - AEROP. INT. DE URUGUAIANA/RUBEMBERTA	(959.776,00)	(835.713,15)		
044 - AEROP. DE TEFÉ	(638.963,00)	(836.052,60)		
048 - AEROP. INT. DE PONTA PORÁ	(669.582,14)	(892.005,14)		
039 - AEROP. DE MONTES CLAROS	(775.500,14)	(895.533,60)		
016 - AEROP. SANTA MARIA (ARACAJU)	308.443,00	(1.075.295,74)		
030 - AEROP. DE PORTO VELHO/GOV. JORGE TEIXEIRA DE OLIVE	(400.615,50)	(1.145.774,76)		
063 - AEROP. BARTOLOMEU LISANDRO (CAMPOS DOS GOITACAZES)	867.063,00	(1.168.941,66)		
040 - AEROP. INT. DE SANTAREM	(1.094.905,25)	(1.277.428,71)		
042 - AEROP. INT. DE CRUZEIRO DO SUL	(1.034.927,50)	(1.285.897,96)		
037 - AEROP. DE UBERABA	(1.489.587,56)	(1.392.941,96)		
019 - AEROP. INT. DE CUIABÁ/MARECHAL RONDON	(1.002.416,00)	(1.527.847,16)		
005 - AEROP. DA PAMPULHA (BELO HORIZONTE)	(1.708.351,40)	(1.559.566,55)		
047 - AEROP. DE MARABÁ	(933.834,79)	(1.585.872,77)		
035 - AEROP. DE LONDRINA	(929.348,00)	(1.812.202,26)		
020 - AEROP. INT. DE MACEIÓ/ZUMBI DOS PALMARES	(680.447,67)	(1.962.922,60)		
043 - AEROP. INT. DE TABATINGA	(1.802.794,00)	(1.989.769,52)		
018 - AEROP. INT. DE CORUMBA	(1.809.724,00)	(2.272.024,92)		
152 - AEROP. DE PALMAS/TOCANTINS	(1.483.481,26)	(2.375.967,99)		
006 - AEROP. INT. DE BOA VISTA	(2.048.047,00)	(2.723.293,09)		
031 - AEROP. INT. DE MACAPÁ	(1.392.451,55)	(2.761.361,80)		
029 - AEROP. INT. DE RIO BRANCO/PRESIDENTE MÉDICI	(2.447.959,00)	(2.951.962,60)		
149 - AEROP. DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - PROF. URBANO ERNES	(3.520.653,66)	(3.581.938,66)		
064 - AEROP. DE MACAÉ	(2.199.159,86)	(4.036.128,31)		
004 - AEROP. INT. DE BELÉM/VAL-DE-CÁES	(16.196.842,45)	(12.683.022,25)		
014 - AEROP. INT. DE RECIFE/GUARARAPES-GILBERTO FREYRE	(13.043.369,36)	(12.932.076,95)		
TOTAL	(59.983.029,19)	(72.393.951,09)		

INDICADOR DE DESEMPENHO

Taxa de realização das despesas operacionais.

META

Despesa operacional inferior ou igual a 100% do orçamento.

RESULTADO ESPERADO

Manter as despesas de custeio da Empresa sob controle.

GESTOR

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Despesas Operacionais (DO): 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. METODOLOGIA

A meta de despesas operacionais será definida para cada dependência com base no Orçamento de 2007. As metas dos Aeroportos devem ser desafiadoras, estabelecidas a partir de suas capacidades de realizações, considerando as Orientações Funcionais da Sede e das Superintendências Regionais, visando ao alcance da meta corporativa.

Serão consideradas metas cumpridas as Dependências que limitarem as despesas operacionais aos valores constantes na planilha de meta, não extrapolando, desta forma, o orçamento aprovado para o exercício.

3. FÓRMULA

$$\text{TxDO} = (\text{DO}_{\text{Realizada}} / \text{DO}_{\text{Orçada}}) \times 100$$

Sendo:

TxDO – Taxa de Realização das Despesas Operacionais;

DO_{Realizada} – Despesas Operacionais Realizadas;

DO_{Orçada} – Despesas Operacionais Orçadas.

Diretoria Executiva

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Detalhamento por dependência:

Dependência	Meta
	2007
001-SEDE - ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	287.125.913,27
002-AEROP. INT. DE BRASÍLIA/PRESIDENTE JUSCELINO KUBIT	64.356.054,23
004-AEROP. INT. DE BELÉM/VAL-DE-CÂES	42.143.566,53
005-AEROP. DA PAMPULHA (BELO HORIZONTE)	20.019.393,43
006-AEROP. INT. DE BOA VISTA	3.448.271,00
007-AEROP. INT. DE CURITIBA/AFONSO PENA	29.647.283,56
008-AEROP. INT. DE FLORIANÓPOLIS/HERCÍLIO LUZ	14.433.964,57
009-AEROP. INT. DE FOZ DO IGUAÇU/CATARATAS	9.078.280,00
010-AEROP. INT. DE FORTALEZA/PINTO MARTINS	25.725.464,76
011-AEROP. DE GOIÂNIA/SANTA GENOVEVA	14.042.900,76
012-AEROP. DE JOINVILLE	6.341.987,00
013-AEROP. INT. DE PORTO ALEGRE/SALGADO FILHO	58.544.598,56
014-AEROP. INT. DE RECIFE/GUARARAPES-GILBERTO FREYRE	65.226.584,43
015-AEROP. INT. DE SALVADOR/DEP. LUÍS EDUARDO MAGALHÃE	49.003.858,86
016-AEROP. SANTA MARIA (ARACAJU)	6.022.310,00
017-AEROP. INT. DE CAMPO GRANDE	8.928.635,11
018-AEROP. INT. DE CORUMBÁ	2.183.543,13
019-AEROP. INT. DE CUIABÁ/MARECHAL RONDON	10.646.280,00
020-AEROP. INT. DE MACEIÓ/ZUMBI DOS PALMARES	12.121.234,96
021-AEROP. INT. DE SÃO LUÍS/MARECHAL CUNHA MACHADO	8.760.671,10
022-AEROP. SENADOR PETRÔNIO PORTELLA (TERESINA)	9.719.999,71
023-AEROP. GOIABEIRAS (VITÓRIA)	16.732.455,43
024-AEROP. INT. DE SÃO PAULO/CONGONHAS	55.938.925,78
025-AEROP. INT. DE MANAUS/EDUARDO GOMES	64.684.505,39
026-AEROP. INT. DE CAMPINAS/VIRACOPOS	81.624.909,08
027-AEROP. CARLOS PRATES (BELO HORIZONTE)	291.021,00
028-AEROP. INT. DE NATAL/AUGUSTO SEVERO	15.505.016,43
029-AEROP. INT. DE RIO BRANCO/PRESIDENTE MÉDICI	4.938.956,00
030-AEROP. DE PORTO VELHO	6.026.145,82
031-AEROP. INT. DE MACAPÁ	7.969.635,54
032-AEROP. INT. DE JOÃO PESSOA/PRES. CASTRO PINTO	8.137.824,24
033-AEROP. MARTE (SÃO PAULO)	4.596.149,67
034-AEROP. DE NAVEGANTES/ITAJÁ	7.318.982,00
035-AEROP. DE LONDRINA	10.783.834,00
036-AEROP. DE BACACHERI (CURITIBA)	703.505,69
037-AEROP. DE UBERABA	7.139.817,75
038-AEROP. DE UBERLÂNDIA	8.269.961,00
039-AEROP. DE MONTES CLAROS	3.197.648,00
040-AEROP. INT. DE SANTARÉM	6.595.010,24
041-AEROP. DE ALTAMIRA	2.386.605,14
042-AEROP. INT. DE CRUZEIRO DO SUL	2.625.699,00
043-AEROP. INT. DE TABATINGA	2.211.485,00
044-AEROP. DE TEFÉ	1.982.916,00
046-AEROP. DE IMPERATRIZ	2.904.873,61
047-AEROP. DE MARABÁ	3.147.858,46
048-AEROP. INT. DE PONTA PORÃ	1.913.759,64
049-AEROP. JOÃO SUASSUNA (CAMPINA GRANDE)	3.704.570,45
050-AEROP. DE PAULO AFONSO	2.097.313,43
051-AEROP. INT. DE BAGÉ/CMT. GUSTAVO KRAEMER	934.248,95
052-AEROP. INT. DE URUGUAIANA/RUBEM BERTA	1.021.315,00
053-AEROP. DE PELOTAS	2.110.305,20
054-AEROP. DE ILHÉUS	6.752.465,18
056-AEROP. DE PETROLINA	5.236.387,55
057-AEROP. INT. DE SAO PAULO/GUARULHOS-GOV. ANDRÉ F. M	243.895.899,47
058-AEROP. INT. DE BELO HORIZONTE/TANCREDO NEVES	43.624.225,72
060-AEROP. DE CARAJÁS	1.400.710,00
061-AEROP. INT. DO RIO DE JANEIRO/GALEÃO-ANTONIO CARLO	247.522.468,56
062-AEROP. SANTOS DUMONT (RIO DE JANEIRO)	43.546.576,21
063-AEROP. BARTOLOMEU LISANDRO (CAMPOS DOS GOITACAZES)	3.927.856,00
064-AEROP. DE MACAÉ	16.951.151,43
065-AEROP. DE JACAREPAGUÁ (RIO DE JANEIRO)	9.121.877,00
071-GNA BAURU	2.939.868,00
072-GNA RIBEIRÃO PRETO	3.382.732,00
073-GNA ALTA FLORESTA	1.557.159,00
074-GNA PRESIDENTE PRUDENTE	2.563.884,00
075-GNA ITAITUBA	1.888.342,00
076-GNA - CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA	719.251,00
078-GNA - BARRA DO GARÇAS	1.608.774,48
079-GNA - CAROLINA	572.388,00
080-GNA - CARAVELAS	1.425.999,00
081-GNA - JACAREACANGA	622.826,00
083-GNA - AMAPÁ	325.418,00
084-GNA - ITACOATIARA	459.439,00
085-AEROP. FRANCISCO DE ASSIS (JUIZ DE FORA)	1.731.997,00
086-GNA - BOM JESUS DA LAPA	1.600.239,00
087-GNA - MONTE DOURADO	706.903,00
088-GNA - MOSSORÓ	746.321,00
089-GNA - MANICORÉ	460.175,00
090-GNA - PARNAÍBA	1.505.581,29
091-GNA - POÇOS DE CALDAS	670.259,00
092-GNA - PORTO NACIONAL	801.036,00
093-EPTA - VITÓRIA DA CONQUISTA	467.806,00
094-GNA - TARAUACÁ	485.435,00
095-GNA - TUCURUÍ	989.856,00
096-GNA - SAO GABRIEL DA CACHOEIRA	750.742,50
097-GNA - URUBUPUNGÁ	905.375,00
098-GNA - VILHENA	1.810.013,00
099-GNA - IAURETÉ	180.240,00
113-AEROP. CARIRI (JUAZEIRO DO NORTE)	1.946.523,83
117-AEROP. DE CRICIÚMA/FORQUILHINHA	555.122,61
149-AEROP. DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	4.314.803,69
152-AEROP. DE PALMAS	9.800.664,00
Total geral	1.755.490.838,43

INDICADOR

Taxa de aumento da receita comercial.

META

Aumentar em 10,00% a receita comercial do exercício, em relação ao ano anterior.

RESULTADO ESPERADO

Aumento das receitas não tarifárias.

GESTOR

Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

Taxa de aumento da receita comercial: crescimento da receita comercial do aeroporto em relação ao ano anterior. (Fórmula: Receita comercial arrecadada no aeroporto no ano de 2007, dividida pela receita comercial arrecadada no ano de 2006, menos 1 x 100).

Receita Comercial arrecadada no Aeroporto: correspondente a Receitas Faturadas deduzidas as restituições e cancelamentos.

Meta corporativa: a taxa de aumento da receita comercial deve ser igual ou maior que 10,00%, para a Infraero corporativamente, incluindo-se as receitas dos GNA e da Sede.

A meta corporativa é orientativa. As metas a serem avaliadas são os valores a serem propostos pelas Dependências, após a adoção da “*Metodologia para Projeção das Receitas Comerciais*” e negociação com a Diretoria Comercial.

A presente planilha de critérios compreende tanto a forma de mensuração do indicador (a qual permanece a mesma do ano anterior), quanto à metodologia para projeção da receita comercial e fixação da meta por dependência, buscando-se a padronização da gestão das atividades comerciais, bem como:

- a manutenção da massa contratual existente e sua respectiva receita, garantindo a atualização monetária;
- desenvolver, de maneira programada, novas oportunidades de negócio gerando crescimento real da receita;
- fomentar mudança comportamental na gestão dos negócios da empresa.

2. METODOLOGIA PARA ESTABELECIMENTO DA PROJEÇÃO DA RECEITA E FIXAÇÃO DA META

Passo 01: Identificar o comportamento das seguintes receitas:

1. Vida Vegetativa dos contratos existentes;
2. Licitações realizadas anteriormente ao ano das projeções e suas correspondentes receitas que influenciarão as receitas daquele ano;
3. Licitações que influenciarão as receitas no ano seguinte, porém sendo somente realizadas ao longo daquele ano;
4. Perda de receita, devido aos contratos encerrados, que irá influenciar o ano seguinte;
5. Fatos supervenientes que teriam influência **negativa** na composição das receitas do ano seguinte;
6. Fatos supervenientes que teriam influência **positiva** na composição das receitas do ano seguinte.

Passo 02: Consolidar as receitas projetadas, englobando o comportamento das receitas listadas acima:

1. Estabelecer o horizonte de recomposição da vida vegetativa dos contratos, considerando as perdas de receitas devido aos contratos encerrados;
2. Estabelecer o horizonte dos novos negócios a serem implementados no ano em questão.

Passo 03: Determinar o crescimento projetado da receita

1. Definir três cenários prováveis de crescimento da receita, com as várias premissas que levaram aos mesmos, a saber:
 - Pessimista – considera os resultados do cenário realista, porém também considera todos os fatos supervenientes que teriam influência **negativa** na composição das receitas do ano seguinte e a não consumação do INPC previsto para o ano;
 - Realista – considera Vida Vegetativa dos contratos existentes; as licitações realizadas anteriormente ao ano das projeções e suas correspondentes receitas que influenciarão as receitas daquele ano; e as licitações que influenciarão as receitas no ano seguinte, porém sendo somente realizadas ao longo daquele ano;
 - Otimista – considera os resultados do cenário realista, mais a recuperação da perda de receita, devido aos contratos encerrados, que irão influenciar o ano seguinte, menos os fatos supervenientes que teriam influência **negativa** na composição das receitas e que tenham caráter irrevogável.

Será considerado como meta o Cenário Realista.

O acompanhamento deverá ser feito a partir da Realização Contábil, disponibilizado pela Diretoria Financeira para todos os Aeroportos, considerando as seguintes contas:

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Faturamentos	
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
412020010	COMERCIAIS-TELEFONIA AEROPORTUÁRIA
412020032	OPER MANUT ADM ESTAÇÕES TERCEIROS
412020043	TELECOMUNICAÇÕES AERONAUTICAS
412020054	VEICULAÇÃO DE INFO DE NAVEG. AÉREA
412020065	ATENDIMENTO EXTRAORDINÁRIO A AERONAVES
412020076	INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS
412030025	METEOROLOGIA
412030036	TELEFONIA AEROPORTUÁRIA
412040018	ALUGUÉIS E MANUT EQUIP GERAIS
412050045	ESTACION VEICULOS EXPLORADO
412030014	PREVISÃO METEOROLÓGICA DE ROTAS

1 CANCELAMENTOS	
413010034	ARRENDAMENTO DE ÁREAS
413010089	OUTRAS RECEITAS COMERCIAIS
413010261	PREÇOS ESPECÍFICOS
413010283	ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS - CONCESSÃO
413010136	TELECOMUNICAÇÕES
413010147	METEOROLOGIA
413010158	ALUGUÉIS E MANUT. EQUIPAMENTOS
413010169	OPER.MANUT. ADM. ESTAÇÕES TERCEIROS
413010170	TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS
413010181	VEICULAÇÃO DE INFO. DE NAVEG.AÉREA
413010192	ATENDIMENTO EXTRAORDINÁRIO A AERONAVES
413010205	TELEFONIA AEROPORTUÁRIA
413010272	INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS

3. FÓRMULA

Projeção da receita comercial

(Receita Comercial arrecadada no Aeroporto no ano anterior X INPC para o ano posterior) + receita comercial projetada dos novos negócios = meta.

INDICADOR

Taxa de aumento da receita comercial da atividade de estacionamento.

META

Aumentar 10% a receita comercial dos aeroportos definidos para a implantação do GEST.

RESULTADO ESPERADO

Maior controle da receita arrecadada.

GESTOR

Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receitas comerciais: arrecadações obtidas com a atividade de estacionamento após a instalação do sistema GEST nos aeroportos previamente definidos.

Taxa de aumento da receita comercial de estacionamento: crescimento da receita comercial do estacionamento dos aeroportos onde o Sistema GEST será instalado em relação ao ano anterior.

Meta corporativa: aumento de 10% (dez por cento) na receita da atividade de estacionamento dos aeroportos a serem contemplados com o sistema GEST.

2. METODOLOGIA

Conforme processo TC Nº 001.773.1999/02 do TCU, que determina “à *Infraero*, a nível nacional, a implantação de um sistema próprio de controle de estacionamentos”, tendo sido definido pela Diretoria Executiva para o ano de 2007, os seguintes aeroportos por prioridade:

- Aeroporto Internacional de Brasília;
- Aeroporto Internacional de Porto Alegre;
- Aeroporto Internacional de Salvador;
- Aeroporto Internacional de Guarulhos;
- Aeroporto Internacional do Galeão;
- Aeroporto Internacional de Campinas;
- Aeroporto Internacional de Campo Grande;
- Aeroporto Internacional de Navegantes;e
- Aeroporto de Londrina.

3. FÓRMULA

(Receita Comercial antes da implantação do GEST / receita comercial após a implantação do GEST).

INDICADOR

Taxa de aumento da receita da atividade de telecomunicações.

META

Aumentar em 10,00% a receita comercial de telecomunicações do exercício, em relação ao ano anterior.

RESULTADO ESPERADO

Aumento das receitas não tarifárias.

GESTOR

Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receitas comerciais de telecomunicações:

- Provenientes do fornecimento de infra-estrutura de telecomunicações:
 - Aos Concessionários: Empresas instaladas nos Aeroportos e que utilizam-se dos sistemas da INFRAERO para acesso aos sistemas públicos de telecomunicações (Sistema de Telecomunicações por Linhas Físicas – ramais e linhas internas e Sistema de comunicação de dados Pontos lógicos, acessos switch e V-Lan)
 - Prestadoras de Serviços: Empresas que operam serviços no mercado e necessitam dar continuidade aos mesmos nos Aeroportos, serviço móvel pessoal (telefonia celular), internet sem fio e cabeada, etc.
 - Passageiros: Usuários dos Aeroportos, que se utilizam dos sistemas existentes, fornecendo um componente variável de receita comercial, de acordo com sua utilização.
- Modalidades de acesso são através de cabeamento e sem fio.

Taxa de aumento da receita comercial de telecomunicações: no mínimo 10 % - crescimento da receita auferida pela atividade em relação ao ano anterior.

Meta corporativa: a taxa de aumento da receita comercial de telecomunicações deve ser igual ou maior que 10,00%, para a Infraero corporativamente, incluindo-se as receitas dos GNA e da Sede.

RELATÓRIO DE GESTÃO 2007

Regional	Receita 2006	Receita prevista
		(Meta 10%)
SRRF	3.703.733,00	4.074.106,30
SRBR	3.193.747,00	3.513.121,70
RMN	2.211.153,00	2.432.268,30
SRGR	14.427.595,00	15.870.354,50
SRBE	1.440.966,00	1.585.062,60
SRPA	4.415.663,00	4.857.229,30
SRGL	11.021.146,00	12.123.260,60
SRSV	2.173.690,00	2.391.059,00
Total	42.587.693,00	46.846.462,30

2. METODOLOGIA DE ACOMPANHAMENTO E GESTÃO

Acompanhamento da evolução da conta contábil 412030036

Mês	Receita realizada acumulada – 1º trimestre 2007				Variação 2006/2007
	2005	2006	Meta	2007	
Jan	3.187.790	3.410.756	3.751.832	3.825.290	12,15%
Fev	6.380.365	6.841.269	7.525.396	7.575.747	10,74%
Mar	9.604.273	9.490.930	10.440.023	11.135.205	17,32%
Totalizador	R\$ 40.163.293	R\$ 42.587.693	R\$ 46.800.000	Meta de variação	10%

Fonte: CTCC-4

3. FÓRMULA

Projeção da receita comercial $(\text{Receita 2007}/\text{Receita 2006})-1 \times 100 = \text{R\$ } 46.800.000,00$.

INDICADOR

Taxa de aumento da receita comercial para Novos Negócios.

META

Aumentar em 10,00% a receita comercial de novos negócios para o exercício, em relação ao ano anterior.

RESULTADO ESPERADO

Aumento das receitas não tarifárias.

GESTOR

Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

Taxa de aumento da receita comercial de novos negócios: crescimento da receita comercial do aeroporto em novos negócios em relação ao ano anterior. (Fórmula: Receita comercial arrecadada no aeroporto no ano de 2007 sem o INPC, dividida pela receita comercial arrecadada no ano de 2006 sem o INPC, menos 1 x 100).

Receita Comercial de novos negócios arrecadada no Aeroporto: correspondente a Receitas Faturadas com novos negócios, deduzidos os cancelamentos e INPC.

Meta corporativa: a taxa de aumento da receita comercial de novos negócios deve ser igual ou maior que 10,00%, para a Infraero corporativamente, incluindo-se as receitas da Sede.

2. METODOLOGIA PARA ESTABELECIMENTO DA PROJEÇÃO DA RECEITA DE NOVOS NEGÓCIOS E FIXAÇÃO DA META

Passo 01: Identificar o montante da receita gerada com os novos negócios iniciados em 2006;

Passo 02: identificar o montante da receita a ser gerada com os novos negócios previstos para início em 2007. Projetar as possíveis falhas na implantação de novos negócios, em função de processos licitatórios fracassados, postergados, ou ainda, por retardamento no início dos contratos ou da efetiva implantação dos negócios por atraso em obras;

Passo 03: Determinar o crescimento projetado da receita para novos negócios

Definir três cenários prováveis de crescimento da receita com novos negócios, com as várias premissas que levaram aos mesmos, a saber:

- Pessimista - considera os resultados do cenário realista, porém também considera todos os fatos supervenientes que teriam influência negativa na composição das receitas de novos negócios do ano corrente;
- Otimista - considera a plena implantação dos novos negócios previstos para o ano corrente, sem defecções.

Será considerado como meta o Cenário Realista.

O acompanhamento deverá ser feito a partir da efetiva realização das receitas comerciais, conforme informações colhidas junto aos aeroportos e regionais.

3. FÓRMULA

Projeção da Receita Comercial para Novos Negócios

$$\text{RCNN} = \frac{\text{Receita Comercial com novos negócios em 2006 - INPC}}{\text{Receita Comercial com novos negócios em 2007 - INPC}} - 1 \times 100$$

INDICADOR

Número de requisitos concluídos na fase de Consulta Preliminar, de acordo com o RBHA 139.

META

70% dos aeroportos deverão atender totalmente aos requisitos necessários para a habilitação documental do aeroporto na fase de Consulta Preliminar do Processo de Certificação Operacional, conforme as IAC 139 – 1001 e 139 – 1002.

RESULTADO ESPERADO

Requisitos concluídos.

GESTOR:

Superintendência do Aeroporto.

1. CONCEITOS BÁSICOS

RBHA 139 – Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 139, aprovado pela Portaria 1351/DGAC de 30 de setembro de 2003 que trata dos procedimentos para obtenção de um Certificado Operacional do Aeroporto.

Certificação Operacional do Aeroporto - processo complementar ao de homologação para os aeroportos internacionais e os aeroportos nacionais onde operam ou se pretendam operar serviços de transporte aéreo regular de passageiros, utilizando aeronaves com capacidade superior a 60 (sessenta) assentos, 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.

Consulta Preliminar, fase do processo de Certificação Operacional de Aeroportos, que se caracteriza pelo estabelecimento dos contatos iniciais entre o solicitante e a ANAC, por intermédio do Subdepartamento de Infra-estrutura (SIE) para a obtenção da legislação e dos demais requisitos necessários ao cumprimento do processo de certificação operacional.

2. METODOLOGIA

Os requisitos obrigatórios na fase da Consulta Preliminar, definido pelo RBHA 139, são os seguintes:

- a) Definição da aeronave crítica pretendida;
- b) Planta de Localização do Aeroporto em relação à cidade e ao seu entorno;
- c) Planta Geral do Aeroporto, contendo a representação da situação atual da infraestrutura aeroportuária, nas escalas de 1/4.000, 1/5.000 ou 1/10.000.

NOTA: O requisito Planta da Implantação Final foi considerado pela ANAC um requisito desejável, sem a obrigatoriedade de apresentação para a continuidade do processo de Certificação Operacional.

Os aeroportos definidos que deverão implantar todas as etapas acima definidas pela RBHA 139 são: SBFZ, SBNT, SBKG, SBPL, SBTE, SBJP, SBMO, SBCF, SBKP, SBSV, SBRB, SBSL, SBPL, SBSP, SBCT, SBCY, SBCG, SBMQ e SBF1

3. FÓRMULA

O cálculo do Percentual de Requisitos Concluídos (PRC) para a fase de Consulta Preliminar 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

$$\text{PRC} = (\text{RR}/\text{RP}) \times 100\%$$

INDICADOR

Número de Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído.

META

Concluir, em 70% dos aeroportos definidos, a elaboração do Manual de Operações do Aeroporto – MOA, conforme IAC 139-1001.

RESULTADO ESPERADO:

Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído.

GESTOR

Superintendência do Aeroporto

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).

RBHA 139: Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº. 139, aprovado pela Portaria 1351/DGAC de 30 de setembro de 2003, que trata dos procedimentos para obtenção de um Certificado Operacional do Aeroporto.

MOA (Manual de Operações do Aeroporto): O MOA é o documento exigido para a obtenção do Certificado Operacional do Aeroporto, devendo ser elaboração 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. METODOLOGIA

Além do Preâmbulo, os capítulos definidos para o MOA pela IAC 139-1001, são os seguintes:

- a) Generalidades;
- b) Características do Aeroporto;
- c) Procedimentos de Segurança Operacional;
- d) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) – somente inserir o Planejamento de Implementação do SGSO.

Os aeroportos definidos que deverão apresentar todos os capítulos acima definidos pela IAC 139-1001 são: SBGL, SBSV, SBSL, SBFZ, SBNT, SBCF, SBKP, SBRB, SBCT, SBFL, SBFI, SBMO, SBCY e SBCG.

3. FÓRMULA

O cálculo do Percentual de MOA (PMOA) constitui na relação entre o número de aeroportos que realizaram concluíram o MOA e o número total de aeroportos selecionados.

PMOA = Percentual de MOA

MR = MOA realizados

MP = MOA previstos

INDICADOR

Etapas de Implantação do SGSO (Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional) concluídas de acordo com a IAC 139-1001 e IAC 139-1002.

META

Implantar, nos aeroportos definidos, todas as etapas do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO, conforme IAC 139-1001, 139-1002.

RESULTADO ESPERADO

Implantação concluída.

GESTOR:

Superintendência do Aeroporto.

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).

IAC 139-1002: Instrução de Aviação Civil nº. 139-1002, aprovada pela Portaria DAC 391/DGAC de 09 de maio de 2005 e que trata do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) em aeroportos.

SGSO: É um conjunto de medidas, procedimentos e práticas, que são coerentes, integradas e documentadas, para o gerenciamento efetivo e seguro das operações aéreas. O SGSO também deve integrar, além da segurança da operação aérea propriamente dita, todos os aspectos de segurança, inclusive ocupacionais, aplicáveis às atividades associadas, direta ou indiretamente, às operações aéreas, em conformidade com a legislação específica em vigor.

2. METODOLOGIA

As fases de implantação do SGSO são as seguintes:

- a) Política e objetivos de segurança operacional.
- b) Gestão do risco de segurança operacional.
- c) Garantia da segurança operacional.
- d) Promoção da segurança operacional.

Os aeroportos definidos que deverão implantar todas as etapas acima definidas pela IAC 139-1001 e IAC 139-1002, são: SBEG, SBBE, SBRF, SBBR, SBGL, SBGR e SBPA.

3. FÓRMULA

O cálculo do percentual de Implantação do SGSO constitui na implantação das etapas de cada fase definidas no Planejamento, sendo que cada fase implantada (F1, F2, F3 e F4) corresponderá a 25% (vinte e cinco por cento) do cumprimento da meta estabelecida.

$$PISGSO = (F1+F2+F3+F4)$$

INDICADOR

Dependências com o Programa de Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo implantado

META

Implantar o Programa de Garantia da Qualidade nos aeroportos: SBDN, SBBU, SBJC, SBIH, SBTE, SBIL, SBBH, SBLO, SBVH e SBGO.

Serviços de Tráfego Aéreo, conforme as diretrizes do MCA 100-12.

RESULTADO ESPERADO

Implantação executada.

GESTOR

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 de garantia de qualidade, em consonância com as diretrizes estabelecidas neste Manual.

2. METODOLOGIA

O aperfeiçoamento dos Serviços de Tráfego Aéreo requer, em primeiro lugar, a avaliação desse Serviço em todos os aspectos, por meio de um controle de processo operacional. Se a meta é prestar um Serviço de Tráfego Aéreo seguro e eficiente, é preciso medir o desempenho com base nas críticas dos usuários, nas vitórias operacionais e em

observações e pesquisas, sem considerações previamente estabelecidas, que poderiam, de certo modo, ponderar as dificuldades encontradas.

O gerenciamento, sob o ponto de vista da segurança, deve ser sempre preventivo e levar em consideração a redução metódica das falhas operacionais, através do isolamento, ao longo do processo, das suas causas fundamentais.

Assim sendo, pode-se utilizar de recursos como as avaliações operacionais, que consistem nas auditorias de sistema, de processo e de resultado; análise do processo navegação aérea (relação causa e efeito); desdobramento; controle do processo; e notificação de anomalias. Segue abaixo, sinteticamente, a metodologia utilizada, conforme preconizado pelo MCA 100-12:

1) AVALIAÇÃO OPERACIONAL

A avaliação dos serviços de tráfego aéreo prestados por um órgão ATS pode ser feita por meio das Auditorias de Segurança Operacional, que são instrumentos de prevenção de incidentes de tráfego aéreo que buscam identificar condições insatisfatórias ou fatores que possam afetar a segurança do controle do espaço aéreo, visando, exclusivamente, à melhoria da qualidade e à manutenção da segurança operacional.

2) ANÁLISE DE PROCESSO

É a essência do gerenciamento dos órgãos prestadores dos Serviços de Tráfego Aéreo. O primeiro passo no entendimento dessa análise é a compreensão da relação causa e efeito. Dessa forma, “processo” é um conjunto de causas que provoca um ou mais efeitos. Um órgão ATC é um processo composto por uma série de causas que provocam o efeito principal que é o controle do tráfego aéreo. Por outro lado, o processo “controle do tráfego aéreo” é divisível em outros processos menores que compõem toda a operação ATC, como, por exemplo, a coordenação, a autorização, o planejamento, a supervisão, etc.

O conceito de divisibilidade de um processo permite controlar, sistematicamente, cada um deles separadamente, podendo, desta maneira, conduzir a um controle mais eficaz sobre o processo completo.

3) DESDOBRAMENTO

O método consiste em eleger, inicialmente, um fator contribuinte e desmembrá-lo em vários subfatores mais simples para que seja possível adotar medidas eficazes dentro do nível de competência do órgão ATS.

A metodologia consiste em estabelecer ações corretivas para cada subfator isoladamente, cuja ação, na maioria das vezes, é do próprio Órgão ATS.

Desse modo, ao emitir normas internas objetivas para procedimentos de coordenação e efetuar o treinamento com os controladores já estarão sendo reduzidas as possibilidades de que haja repetição de falhas de coordenação.

4) CONTROLE DE PROCESSOS

A qualidade do ATS deve ser medida através das características do processo controle de tráfego aéreo, incluindo ausência de risco, velocidade de fluxo, previsibilidade e confiabilidade em todas as operações.

Dessa forma, a rotina operacional dos órgãos ATS é constituída por um somatório de métodos formado por normas e procedimentos aplicáveis a situações específicas.

Concluída a análise do processo e determinados os fatores contribuintes, são aplicadas medidas corretivas para evitar a repetição de incidentes da mesma natureza.

Desse modo, são estabelecidos novos procedimentos de tal forma a garantir que as falhas localizadas sejam eliminadas. Quando se introduz um novo procedimento para aplicação por todas as equipes do órgão ATS, está sendo conduzida uma padronização. Finalmente, são estabelecidos itens de controle para confirmar que os procedimentos estão sendo cumpridos e garantir que incidente causado pelos mesmos fatores não se repetirá.

Estas são as bases do controle de processo. Manter sob controle é localizar o problema, analisar o processo, corrigir a falha, padronizar o procedimento e estabelecer itens de controle para que esse tipo de problema não ocorra novamente.

5) NOTIFICAÇÃO DE ANOMALIA

A crescente demanda pelos serviços de tráfego aéreo não permite garantir a qualidade do serviço prestado por uma amostragem baseada apenas nas críticas reportadas pelos usuários. Para melhorar a qualidade do ATS e, conseqüentemente, prevenir incidentes, é necessário, adicionalmente, o engajamento de todos os componentes do processo controle de tráfego aéreo, em uma abordagem caracterizada pela exigência do cumprimento das normas e procedimentos e fundamentada em um programa de prevenção específico.

Um programa de prevenção parte do princípio de que na rotina de trabalho dos agentes operacionais, cada elemento vivencia, em determinado aspecto, uma anomalia que, isoladamente, não apresenta indícios de potencial de risco. No entanto, se for considerado que o somatório de anomalias numa determinada combinação pode conduzir a uma situação de perigo, pode-se inferir que o seu conhecimento prévio trará subsídios para que a seqüência combinada seja interrompida e tratada como fator potencial de risco.

Desse modo, é necessário um trabalho adicional de endoutrinamento dos agentes operacionais com os objetivos da prevenção, através do incentivo à notificação das anomalias e da participação de todos na busca de situações potenciais de perigo resultante da interligação das anomalias reportadas.

3. FÓRMULA

Não há.

INDICADOR

Aeroporto Certificado.

META

Certificar o Sistema de Gestão da Qualidade, em 12 aeroportos definidos, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000.

RESULTADO ESPERADO

Certificação ISO 9001:2000.

GESTOR

Superintendência de cada Aeroporto.

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 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 9001:2000: 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 9001:2000, sendo dirigido e controlado de maneira transparente e sistemático, com capacidade de identificar oportunidades de melhoria contínua.

2. METODOLOGIA

- Acompanhamento e incremento de ações que possam resultar em melhoria contínua do Sistema de Gestão da Qualidade.
- Verificação dos resultados dos ciclos de auditorias internas e das ações preventivas e corretivas implementadas.
- Acompanhamento do Termo de Contrato nº. 047-AE/2006/0001, firmado com a empresa BVQI DO BRASIL SOCIEDADE CERTIFICADORA LTDA.
- Implantação do Sistema de Gestão da Qualidade em 02 aeroportos: SBTE e SBLO, sendo que no SBTE será conduzida por meio de consultoria técnica e no SBLO será conduzida pela SRPA.
- Aeroportos definidos para Certificação: SBBE, SBRJ, SBBH, SBBV, SBRB, SBNT, SBMO, SBPL, SBJP e SBAR.
- Aeroportos definidos para implantação do Sistema de Gestão da Qualidade: SBTE e SBLO.

3. FÓRMULA

Não se aplica.

INDICADOR

Aeroporto Certificado.

META

Manter a certificação do Sistema de Gestão da Qualidade, em 19 aeroportos, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000.

RESULTADO ESPERADO

Manutenção da Certificação ISO 9001:2000.

GESTOR:

Superintendência de cada Aeroporto.

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 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 9001:2000: 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 aplicáveis da Norma ABNT-NBR-ISO 9001:2000, sendo dirigido e controlado de maneira transparente e sistemático, com capacidade de identificar oportunidades de melhoria contínua.

Manutenção da Certificação: Realização de Auditoria Externa, com objetivo de verificar a conformidade dos processos implantados e as melhorias contínuas implementadas.

2. METODOLOGIA

- Acompanhamento e incremento de ações que possam resultar em melhoria contínua do Sistema de Gestão da Qualidade.
- Verificação dos resultados dos ciclos de auditorias internas e das ações preventivas e corretivas implementadas.
- Acompanhamento do Termo de Contrato nº. 047-AE/2006/0001, firmado com a empresa BVQI DO BRASIL SOCIEDADE CERTIFICADORA LTDA.
- Aeroportos definidos para Manutenção de Certificado: SBSL, SBSV, SBGR, SBSP, SBKP, SBGL, SBCF, SBVT, SBPA, SBCT, SBFL, SBFI, SBNF, SBEG, SBBR, SBCY, SBGO, SBRF e SBFZ.

3. FÓRMULA

Não se aplica.

INDICADOR

Investimentos realizados.

META

Executar os investimentos selecionados com recursos disponíveis.

RESULTADO ESPERADO

Disponibilizar a infra-estrutura necessária para cumprimento da missão da INFRAERO.

GESTOR

Comitê Gestor de Investimentos.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Matriz de Investimento: Ferramenta de planejamento, decisão, acompanhamento e controle da gestão dos investimentos e dos impactos de custos decorrentes, proporcionando aos negócios aeroportuários dos meios necessários à sua expansão.

Investimentos selecionados com recursos disponíveis: São os itens da Matriz de Investimento que poderão ter seus processos de contratação concluídos e sua execução iniciada em 2007, de acordo com o fluxo de desembolso programado e limitado aos recursos financeiros disponíveis.

2. METODOLOGIA

A “Matriz de Investimentos” foi implementada para promover a gestão dos investimentos da INFRAERO, de acordo com a política estabelecida pela Diretoria Executiva, com os seguintes objetivos:

- Manter conceito amplo de empreendimento, independente da área responsável pela contratação dos investimentos (obras, serviços de engenharia e equipamentos);
- Permitir que a tomada de decisão pela Diretoria com base no custo total do empreendimento e no impacto que irá gerar nos gastos de custeio, evitando que obras se concluam sem que outros investimentos necessários à operação sejam efetivados;
- Vincular os investimentos aos benefícios gerados à cada negócio, respeitando a missão social da INFRAERO, quando for o caso;
- Identificar prioridades em função do negócio; e
- Harmonizar a priorização dos investimentos por toda a Empresa – provedores de obras civis e provedores de equipamento trabalhando com a mesma prioridade e com o cronograma ajustado.

3. FÓRMULA

Não se aplica.

INDICADOR

Indicadores Ethos de Responsabilidade Social Empresarial (RSE).

META CORPORATIVA

Alcançar o 3º estágio para, pelo menos dois, dos temas que se encontram no 2º estágio dos Indicadores Ethos de RSE.

RESULTADO ESPERADO

Fortalecer a gestão corporativa de Responsabilidade Social Empresarial.

GESTOR

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

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.

2. METODOLOGIA

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 e Promoção da Equidade Racial e de Gênero
 - Compromisso com a Equidade Racial
 - Compromisso com a 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 frente a demissões
 - Preparação para a aposentadoria
- Meio Ambiente
 - Comprometimento da empresa 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

Esses temas são enfocados por dois tipos de indicadores.

O primeiro tipo permite avaliar o estágio atual das práticas de responsabilidade social na empresa.

O segundo tipo de indicadores é composto de questões binárias (resposta sim ou não) com descrição de práticas desejáveis ou não, que contribuem para a compreensão de quais práticas devem ser incorporadas à gestão dos negócios.

A estrutura dos Indicadores Ethos permite que a empresa planeje o modo de alcançar um grau mais elevado de responsabilidade social. A disposição em escala fornece parâmetros para os passos subseqüentes e, justamente com os indicadores binários, aponta diretrizes para o estabelecimento de metas de aprimoramento dentro do universo de cada tema.

3. FÓRMULA

O questionário respondido pela INFRAERO é avaliado pelo Instituto Ethos que divulga posteriormente os resultados.

A posição da INFRAERO resultará das respostas consolidadas das áreas responsáveis pelas atividades descritas em cada uma das dimensões avaliadas no questionário padrão do Instituto ETHOS.

INDICADOR

Parcela de aeroportos com Licença de Operação em vigor.

META CORPORATIVA

Obter a Licença de Operação de 05 aeroportos, atingindo a marca de PLO = 75%.

RESULTADO ESPERADO

Atender a legislação ambiental vigente (Resolução CONAMA Nº. 237/97), que trata do licenciamento ambiental de empreendimentos impactantes ambientalmente como aeroportos, bem como cumprir a Política Ambiental da Infraero.

GESTOR

Superintendência de Meio Ambiente e Energia – PRMA.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Licença de Operação em vigor: Licença de Operação, emitida por órgão ambiental, respeitando ainda o prazo de renovação (caso a validade da licença se expire em menos de 120 dias, deve estar em andamento o processo de renovação).

2. METODOLOGIA

Calcular a parcela de Aeroportos Licenciados em 31/12/2007 pela fórmula abaixo.

3. FÓRMULA

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

onde:

PLO é o percentual dos aeroportos com LO em vigor;
NLO é o número de aeroportos com LO em vigor.

INDICADOR

Consumo de água per capita.

META CORPORATIVA

Obtenção do índice corporativo de 39,7 litros / passageiro.

RESULTADO ESPERADO

Eficientização dos sistemas da Infraero, atingindo objetivos da Política Ambiental e contribuindo para os objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos.

GESTOR

Superintendência de Meio Ambiente e Energia – PRMA.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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 fonte do próprio aeroporto.

Consumo per capita: valor obtido da equação que relaciona o volume de água consumido por passageiros.

2. METODOLOGIA

- Cada aeroporto faz a leitura de seus hidrômetros, e envia à sua regional o valor mensal de consumo de água, além do valor relativo ao movimento de passageiros.
- Para se obter o número de passageiros, é utilizado o BIG;
- Os dados são organizados pelas regionais em planilhas, e enviados à PRMA – Sede;
- Na PRMA, é utilizado banco de dados, que é alimentado com as informações passadas pelas regionais;
- A base de dados alimenta planilha, que faz o cálculo do consumo per capita, de acordo com a fórmula a seguir.

3. FÓRMULA

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

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.

As metas por dependência são apresentadas a seguir:

Dependência		Realizado 2006 (litro/pax)	Meta 2007 (litro/pax)	Varição (%)
SRBE	Sup. Regional do Norte			
SBBE	Belém	73,7	73,7	0,00%
SBCJ	Carajás	95,1	95,1	0,00%
SBHT	Altamira	43,5	43,5	0,00%
SBIZ	Imperatriz	36,3	36,3	0,00%
SBMA	Marabá	60,5	60,5	0,00%
SBMQ	Macapá	19,7	19,7	0,00%
SBSL	São Luís	159,2	159,2	0,00%
SBSN	Santarém	72,0	72,0	0,00%
SRBR	Sup. Reg. do Centro-Oeste			
SBRR	Brasília	18,4	18,4	0,00%
SBCY	Cuiabá	65,5	65,5	0,00%
SBGO	Goiânia	20,8	20,8	0,00%
SBPJ	Palmas	67,1	67,1	0,00%
SBUL	Uberlândia	20,2	20,2	0,00%
SBUR	Uberaba	144,6	144,6	0,00%
SRGL	Sup. Regional do Leste			
SBBH	Pampulha	23,5	23,5	0,00%
SBCF	Confins	29,4	29,4	0,00%
SBCP	Campos	65,2	65,2	0,00%
SBGL	Galeão	106,4	106,4	0,00%
SBJF	Juiz de Fora	48,3	48,3	0,00%
SBJR	Jacarepaguá	426,2	426,2	0,00%
SBME	Macaé	26,1	26,1	0,00%
SBMK	Montes Claros	104,1	104,1	0,00%
SBPR	Carlos Prates	57,5	57,5	0,00%
SBRJ	Santos Dumont	15,9	15,9	0,00%
SBVT	Vitória	17,5	17,5	0,00%
SRGR	Sup. Regional do Sudeste			
SBCG	Campo Grande	44,0	44,0	0,00%
SBCR	Corumbá	119,7	119,7	0,00%
SBGR	Guarulhos	42,7	42,7	0,00%
SBKP	Campinas	112,5	112,5	0,00%
SBPP	Ponta Porá	607,1	607,1	0,00%
SBSP	Congonhas	9,6	9,6	0,00%
SRMN	Sup. Regional do Noroeste			
SBBV	Boa Vista	36,6	36,6	0,00%
SBCZ	Cruzeiro do Sul	94,4	94,4	0,00%
SBEG	Eduardo Gomes	99,8	99,8	0,00%
SBPV	Porto Velho	73,4	73,4	0,00%
SBRB	Rio Branco	36,6	36,6	0,00%
SBTf	Tefé	189,4	189,4	0,00%
SBITT	Tabatinga	10,8	10,8	0,00%
SRPA	Sup. Regional do Sul			
SBBG	Bagé	220,1	220,1	0,00%
SBBi	Bacacheri	16,7	16,7	0,00%
SBCt	Curitiba	13,4	13,4	0,00%
SBFi	Foz do Iguaçu	56,3	56,3	0,00%
SBFL	Florianópolis	19,8	19,8	0,00%
SBJV	Joinville	21,0	21,0	0,00%
SBLD	Londrina	18,0	18,0	0,00%
SBNF	Navegantes	16,1	16,1	0,00%
SBPA	Porto Alegre	44,0	44,0	0,00%
SBPK	Pelotas	178,7	178,7	0,00%
SBUG	Uruguaiana	3014,2	3014,2	0,00%
SRRF	Sup. Regional do Nordeste			
SBFZ	Fortaleza	46,2	46,2	0,00%
SBJP	João Pessoa	24,9	24,9	0,00%
SBKG	Campina Grande	41,5	41,5	0,00%
SBMO	Maceió	100,0	100,0	0,00%
SBNT	Natal	62,6	62,6	0,00%
SBRF	Recife	37,4	37,4	0,00%
SBRTE	Teresina	69,9	69,9	0,00%
SRSV	Sup. Regional do Centro-Leste			
SBAJ	Araçáju	59,2	59,2	0,00%
SBIL	Ilhéus	0,0	0,0	0,00%
SBSV	Salvador	31,9	31,9	0,00%
SBUF	Paulo Afonso	89,7	89,7	0,00%
INFRAERO		39,7	39,7	0,00%

Nota: Não fazem parte da meta os seguintes aeroportos: Júlio César, São José dos Campos, Campo de Marte, Juazeiro do Norte e Petrolina.

INDICADOR

Implantação do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica – GCE.

META CORPORATIVA

Que 100% dos aeroportos estejam preenchendo os dados até Julho de 2007.

RESULTADO ESPERADO

Cumprimento da meta por 90% dos aeroportos analisados.

GESTOR

Superintendência de Meio Ambiente e Energia – PRMA.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Sistema de acompanhamento das faturas de energia: sistema em desenvolvimento, a fazer parte do SmartStream, que permitirá aos aeroportos cadastrarem os valores mais importantes das faturas de energia.

Percentual dos aeroportos preenchendo os dados: parcela dos aeroportos que inserem corretamente as informações de todas as suas unidades consumidoras de energia.

2. METODOLOGIA

- O sistema disponibilizará formulários para o preenchimento dos dados das faturas de energia;
- A cada mês, os aeroportos preencherão os formulários com os dados referentes a cada conta de energia elétrica;
- A PRMA apoiará os aeroportos em questões técnicas relativas ao preenchimento dos dados.
- Os dados apurados serão utilizados na introdução de novos indicadores para energia elétrica, em substituição ao índice de UTR (unidade de carga Trabalho) utilizados atualmente.

3. FÓRMULA

$$PAPD = \frac{NAPD}{67}$$

onde:

PAPD é o percentual dos aeroportos preenchendo os dados;
NAPD é o número de aeroportos preenchendo os dados.

INDICADOR

Implantação de novos índices de consumo de energia elétrica.

META CORPORATIVA

Que os novos índices estejam implantados até dezembro/2007, passando a vigorar em 2008.

RESULTADO ESPERADO

Cumprimento da meta em 100% dos aeroportos analisados.

GESTOR

Superintendência de Meio Ambiente e Energia – PRMA.

3. CONCEITOS BÁSICOS

Sistema de acompanhamento das faturas de energia: sistema a ser implantado até julho/2007, a fazer parte do SmartStream, que permitirá aos aeroportos cadastrarem os valores mais importantes das faturas de energia.

Percentual dos aeroportos preenchendo os dados: parcela dos aeroportos que inserem corretamente as informações de todas as suas unidades consumidoras de energia que permitam o cálculo dos índices kWh/pax e kWh/ton carga.

Índice kWh/pax: índice que mede a relação entre consumo mensal de energia elétrica dos aeroportos (exceto TECA) e o número total mensal de passageiros.

Índice kWh/ton carga: índice que mede a relação entre consumo mensal de energia elétrica dos TECAs e o peso (em toneladas) de carga mensal total.

4. METODOLOGIA

- Introdução dos dados referentes a energia elétrica consumida, carga e passageiros serão inseridos mensalmente no sistema de gerenciamento de contratos de energia a ser implantado até julho/2007
- A cada mês, os aeroportos preencherão os formulários com os dados referentes a cada conta de energia elétrica, movimento de cargas e movimento operacional
- A PRMA apoiará os aeroportos em questões técnicas relativas ao preenchimento dos dados.
- Os dados apurados serão utilizados na confecção dos novos indicadores para energia elétrica (kWh/pax e kWh/ton carga).

5. FÓRMULA

$$PAPD = \frac{NAPD}{67}$$

onde:

PAPD é o percentual dos aeroportos preenchendo os dados;
NAPD é o número de aeroportos preenchendo os dados.