

Nota 28 – Cobertura de Seguros

Ramo / Cobertura	Seguradora	Importância Segurada	Prêmio com IOF	Vigência	Pagamento de Sinistros
Responsabilidade Civil de Operações Gerais de Autoridade Aeroportuária (RC)	Mapfre Vera Cruz Seguradora S/A	US\$ 500.000.000,00	R\$ 7.123.487,51	30/6/2012 a 30/6/2013
	Cossegurada com a Allianz Seguros S/A				
Riscos Operacionais (RO)	Tóquio Marine Seguradora	R\$ 7.542.671.556,55	R\$ 1.050.000,00	13/8/2012 a 12/8/2013
Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos (RCF-V)	Mapfre Vera Cruz Seguradora S/A	DP - R\$ 30.000,00 ¹	R\$ 85.000,00	2/6/2012 a 1/6/2013
		DM - R\$ 25.000,00 ¹			
Acidentes Pessoais e Coletivos (APC-bombeiros)	MBM Seguros S/A	R\$ 23.000,00 ²	R\$ 42.000,00	9/11/2011 a 8/11/2012
Seguro de Vida em Grupo (SVG)	Metropolitan Life Seguros e Previdência Privada S. A.	R\$ 1.168.686.080,60	R\$ 147.039,72	3/7/2012 a 3/7/2013

¹ Importância segurada por veículo.

² Importância segurada por bombeiro cadastrado em caso de morte ou invalidez total.

A Infraero mantém apólices de seguros contratadas pela Sede para todos os aeroportos de forma corporativa. Os contratos são firmados junto às principais seguradoras do país em montantes considerados adequados para cobrir eventuais perdas sobre bens e/ou danos causados a terceiros, cujos processos licitatórios são realizados em conformidade com as Leis n^{os} 8.666/93 e 10.520/02 e com o Decreto n^o 5.450/05.

Devido ao seu campo de atuação e porte, a Infraero mantém apólices de diversos ramos de seguros para atender às necessidades específicas dos serviços aeroportuários. Sendo assim, as apólices estão divididas por ramos de seguros.

O Seguro de Responsabilidade Civil de Operações Gerais de Autoridade Aeroportuária – RC tem por finalidade segurar a Empresa de prejuízos que venha a sofrer com a reparação de danos causados a terceiros em função das atividades como administrador de aeroportos. No exercício de 2012 foi contratado com a Mapfre Vera Cruz Seguradora S/A, com vigência de 12 meses, 30/6/2012 a 30/06/2013, cujo prêmio total de US\$ 500.000 mil foi pago em parcela única, convertida à taxa de câmbio do dia do pagamento, conforme previsto no Contrato n^o 058-SS/2010/0001, totalizando um montante de R\$ 7.123 mil, aditado através do Termo Aditivo n^o 064-SS/2012/0001.

Os sinistros da Apólice de RC geralmente são avisados em um exercício e indenizados posteriormente, em função de vários fatores, dentre eles, processos judiciais.

O Seguro de Riscos Operacionais – RO oferece cobertura completa aos bens assegurados, pois contempla todas as perdas ou danos materiais causados aos bens, exceto os formalmente considerados excluídos em suas condições. No exercício de 2012 foi contratado com a Tóquio Marine Seguradora S/A, segurando a importância de R\$ 7.542.672 mil, conforme demonstrado adiante:

	(Em R\$ mil)
	Valor
Edificações	5.839.274
Instalações	437.713
Equipamentos ¹	1.138.541
Móveis e Utensílios	127.143
TOTAL	7.542.672

¹ Equipamentos, bens em processo de aquisição (constante de obras em andamento) e veículos operacionais.

O Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos – RCF-V com cobertura para Danos Pessoais – DP e para Danos Materiais – DM engloba frota total de 1.528 veículos e um prêmio a ser pago de R\$ 106 mil, com a seguinte composição:

	(Em R\$ mil)	
	Veículos	Prêmio
Nº Veículos Segurados	1.223	85
Reserva	305	21
TOTAL	1.528	106

O Seguro de Acidentes Pessoais e Coletivos – APC-Bombeiros dispõe de cobertura para Morte (MA) e Invalidez Permanente Total (IPT), por Acidente, e se destina aos bombeiros conveniados, conforme preveem os termos de convênio firmados com as Corporações de Bombeiros Militares da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica Municipais, Estaduais e do Distrito Federal.

O Seguro de Vida em Grupo – SVG tem por finalidade segurar os empregados orgânicos da Empresa quanto à morte, invalidez ou lesão de membros. No exercício de 2012 foi realizada nova licitação em que foi contratado, a partir do mês de maio contrato com a seguradora METLIFE, com validade de 12 meses, prorrogáveis por até 60 meses. O prêmio é pago mensalmente pela Infraero, conforme previsto no Termo de Contrato. É facultado ao empregado contratar apólice complementar, sendo custeada integralmente pelo contratante.

Nota 29 – Recursos Próprios Aplicados em Bens da União

Os investimentos realizados com recursos próprios em bens da União são considerados, para efeitos fiscais, como despesa, com base no Parecer CST/SIPR nº 2.100/1980, confirmado pela Decisão nº 121/1995 da 1ª RF-DISIT, da Secretaria da Receita Federal, vez que os aeroportos são bens públicos pertencentes à União (Art. 38 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19/12/1986). No exercício de 2012 foram aplicados R\$ 282.163 mil, dos quais R\$ 203.853 mil de recursos oriundos das operações da Empresa e R\$ 78.310 mil provenientes de recursos de aporte de capital realizado em 2007 e 2008. Objetivando demonstrar, com maior clareza, o Lucro Operacional do Exercício, este item apresenta-se imediatamente antes do Lucro Líquido do Exercício, evidenciando-se uma linha com o Lucro Líquido (antes dos investimentos para a União).

Discriminação	(Em R\$ mil)	
	2012	2011
Obras e Equipamentos Recursos Próprios	203.853	213.155
Obras e Equipamentos Aporte de Capital	78.310	773
TOTAL	282.163	213.928



Nota 30 – Investimentos Realizados

A Infraero realizou em 2012 investimentos no montante de R\$ 1.315.173 mil.

Em obras e serviços de engenharia foram investidos R\$ 1.088.902 mil, sendo R\$ 203.853 mil com recursos próprios, R\$ 78.310 mil com recursos do aporte de capital, R\$ 806.739 mil com recursos Ataero.

Em equipamentos, terrenos, móveis e utensílios foram aplicados R\$ 237.039 mil, sendo R\$ 228.743 mil com recursos próprios e R\$ 8.296 mil com recursos Ataero.

O quadro a seguir destaca os principais investimentos realizados em 2012, constantes no Orçamento de Investimento da Infraero, parte integrante da Lei Orçamentária Anual:

Obras, Equipamentos e Serviços de Engenharia

	(Em R\$ mil)			
	PAC	PRÓPRIO	ATAERO	TOTAL Ano 2012
PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC	78.042	64.436	575.806	718.284
<i>Adequação do Aeroporto de Goiânia (GO)</i>	306	0	3.629	3.935
<i>Construção de Terminal de Passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá - Alberto Alcolumbre (AP)</i>	0	1.392	1.620	3.012
<i>Construção do Sistema de Pista, Pátio e Acessos do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN)</i>	6.169	-1.667	20.247	24.750
<i>Construção do Terminal de Passageiros, de Sistema de Pistas e Pátios, de Estacionamento de Veículos e Acesso Viário no Aeroporto Internacional de Florianópolis/Hercílio Luz (SC)</i>	947	5.517	9.460	15.925
<i>Adequação do Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek (DF)</i>	0	891	6.902	7.793
<i>Adequação do Aeroporto Internacional de Curitiba - Afonso Pena (PR)</i>	0	3.277	30.392	33.669
<i>Adequação do Aeroporto Internacional de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (ES)</i>	0	2.480	5.392	7.873
<i>Adequação do Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional de Cuiabá - Marechal Rondon (MT)</i>	0	497	5.660	6.157
<i>Implantação de Quatro Pontes de Embarque no Aeroporto Internacional de Recife (PE)</i>	0	0	719	719
<i>Adequação do Aeroporto do Internacional de São Paulo/Guarulhos - Governador André Franco Montoro (SP)</i>	23.474	934	126.487	150.895
<i>Adequação do Aeroporto Internacional de Campinas/Viracopos (SP)</i>	32.247	7.026	31.485	70.758
<i>Adequação do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antonio Carlos Jobim (RJ)</i>	8.652	21.807	56.038	86.497
<i>Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros 1 do Aeroporto Internacional de Manaus - Eduardo Gomes (AM)</i>	0	3.809	163.796	167.605
<i>Adequação do Aeroporto Internacional de Confins/Tancredo Neves (MG)</i>	0	8.114	38.052	46.166
<i>Construção do Terminal de Passageiros 2 do Aeroporto Internacional de Fortaleza - Pinto Martins (CE)</i>	3.903	1.974	13.575	19.452
<i>Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu - Cataratas (PR)</i>	0	3.619	20.638	24.257
<i>Adequação do Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional de Santarém - Maestro Wilson Fonseca (PA)</i>	0	0	0	0
<i>Construção do Terminal de Passageiros e Pátio de Aeronaves do Aeroporto de Teresina - Senador Petrônio Portella (PI)</i>	0	0	0	0
<i>Adequação do Aeroporto Internacional de Salvador - Dep. Luís Eduardo Magalhães (BA)</i>	2.343	2.663	8.816	13.822
<i>Adequação do Aeroporto Internacional de Porto Alegre - Salgado Filho (RS)</i>	0	2.102	32.898	35.000
OUTRAS AÇÕES ESPECÍFICAS	0	1.474	3.652	5.127
<i>Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto do Rio de Janeiro Santos Dumont - (RJ)</i>	0	214	431	645
<i>Construção da Torre de Controle no Aeroporto Internacional de Congonhas (SP)</i>	0	40	0	40
<i>Ampliação da Infraestrutura do Aeroporto de Aracaju (SE)</i>	0	179	1.123	1.302
<i>Adequação do Aeroporto de Macaé (RJ)</i>	0	1.042	2.099	3.140
DIVERSOS AEROPORTOS - DEMAIS OBRAS DE AMPLIAÇÃO, ADEQUAÇÃO E MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA	268	362.053	229.440	591.762
TOTAL	78.310	427.964	808.899	1.315.173

Equipamentos, Móveis e Utensílios.

	(Em R\$ mil)		
	PRÓPRIO	ATAERO	TOTAL
Outros Equipamentos	62	0	62
Elevadores e Outros	472	120	592
Equipamento de Audio, Vídeo e Comunicação	22.155	717	22.872
Equipamento de Bagagens	7.701	1.504	9.205
Equipamento de Energia	2.000	31	2.031
Equipamento de Estacionamento	982	0	982
Equipamentos de Informática	36.609	40	36.650
Equipamento de Manutenção	15.426	23	15.449
Equipamento de Navegação Aérea	6.212	238	6.450
Equipamento de Operações e Engenharia	1.391	419	1.810
Equipamento de Refrigeração	1.773	0	1.773
Equipamento de Saúde	1.845	0	1.845
Equipamentos de Telefonia	1.675	4	1.680
Equipamentos de Teca	18.974	275	19.250
Instalações e Benfeitorias	8.772	0	8.772
Móveis e Utensílios	54.170	249	54.419
Segurança e Vigilância	32.921	4.665	37.587
Sistema de TV e Vigilância	6.353	0	6.353
Veículos	9.248	9	9.257
	<u>228.743</u>	<u>8.296</u>	<u>237.039</u>

Nota 31 – Concessões

O Decreto nº 7.531/2011 dispõe sobre a inclusão, no Programa Nacional de Desestatização – PND, dos aeroportos internacionais de Guarulhos (SBGR) e Viracopos (SBKP), no estado de São Paulo, e do aeroporto internacional de Brasília (SBBR), no Distrito Federal, e atribui à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a responsabilidade por executar e acompanhar o processo de concessão desses aeroportos. A ANAC iniciou o processo por meio da publicação, no Diário Oficial da União de 15/12/2011, do Edital do Leilão nº 2/2011, a fim de selecionar as melhores propostas para a celebração de contratos de concessão de serviços públicos para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos. O leilão dos três aeroportos ocorreu de forma simultânea na Bolsa de Valores de São Paulo no dia 6/2/2012. A concessão de Guarulhos foi arrematada por R\$ 16,213 bilhões pelo consórcio Invepar. O valor da concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos ficou em R\$ 3,821 bilhões, para o consórcio Aeroportos Brasil. Já o aeroporto de Brasília foi arrematado por R\$ 4.501 bilhões, lance feito pelo consórcio Inframérica Aeroportos. O recurso arrecadado será repassado ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC. Após o fim da concessão os aeroportos voltam a ser controlados pelo Poder Público, podendo ser concedidos em novos processos.

Foi então iniciada a primeira fase da concessão com o Plano de Transferência Operacional – PTO, cujo objetivo é garantir a transferência das atividades aeroportuárias da Infraero para a Concessionária de forma eficaz e segura, com a manutenção regular de todas as operações do aeroporto. O PTO foi aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC em 10/8/2012

(Viracopos), 13/8/2012 (Guarulhos) e 28/8/2012 (Brasília), autorizando as Concessionárias a iniciarem a fase de transferências de operações nos Aeroportos.

Assim, iniciou-se a segunda fase em que a gestão da operação do aeroporto passou a ser acompanhada pelas Concessionárias em 13/8/2012 (Viracopos), 14/8/2012 (Guarulhos) e 29/8/2012 (Brasília). Durante esse estágio, coube à Infraero continuar a executar suas atividades, sendo assistida pelas Concessionárias.

O terceiro estágio teve início em 14/11/2012 (Viracopos), 15/11/2012 (Guarulhos) e 1/12/2012 (Brasília), no qual coube à Concessionária assumir a efetiva operação do Aeroporto, mediante assinatura do Termo de Aceitação Definitiva e de Permissão de Uso de Ativos das Instalações do Aeroporto – TAD, com o acompanhamento da Infraero.

Pelo contrato de concessão, as concessionárias, para auditoria dos valores, são obrigadas a contratar empresa especializada de auditoria independente de grande porte e de renome nacional e internacional. E, pelo Acordo de Acionistas, as Concessionárias deverão fornecer mensalmente aos Acionistas, neste caso à Infraero, as demonstrações financeiras não auditadas com os resultados atualizados para o exercício e as demonstrações auditadas por auditor independente até 120 dias contados do encerramento do exercício.

As empresas de auditoria independente contratadas pelas Concessionárias e devidamente aprovadas pela Infraero são as seguintes:

- i. Guarulhos – Ernst & Young Terco
- ii. Brasília – PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes
- iii. Campinas – Ernst & Young Terco

Nesse contexto, a Infraero participa, por meio das Sociedades de Propósito Específico – SPEs, com 49% do Capital Social, no qual foram investidos em 2012 R\$ 378.867 milhões. Por se tratar de uma participação superior a 20% em cada Empresa, presume-se influência significativa, fazendo com que todos os investimentos sejam avaliados pelo método de equivalência patrimonial.

Devido aos prazos estabelecidos pelo Governo Federal para o encerramento das demonstrações financeiras, a Infraero optou por utilizar os balancetes das Concessionárias relativos ao período de novembro, conforme faculta a Lei n.º 6.404/76 em seu artigo 248, inciso I.

Nota 32 – Eventos Subsequentes

Programa de Investimentos em Logística – Aeroportos

Em dezembro de 2012, o Governo Federal lançou o Programa de Investimentos em Logística – Aeroportos, o qual tem como objetivo melhorar a infraestrutura aeroportuária ampliando a oferta de transporte aéreo brasileiro e, além disso, reconstruir a rede de aviação regional através de investimentos e parcerias firmadas entre estados, municípios e a Infraero.

Dentre as medidas adotadas para a implantação do Programa estão:

- i. Concessão dos aeroportos do Galeão e Confins à iniciativa privada, com participação societária de 49% da Infraero no capital social;
- ii. Constituição da Infraero Serviços destinada a operar dentro e fora do território nacional.

O cronograma previsto para andamento do processo de concessão dos aeroportos passará pelos seguintes estágios: até o mês de abril serão realizados os estudos de viabilidade, de maio a julho submissão dos estudos preliminares técnicos, econômicos e ambientais ao Tribunal de Contas da União – TCU, em agosto elaboração do edital, consulta e audiência pública, e finalmente em setembro a realização do leilão e assinatura dos contratos.

Navegação Aérea

Com a publicação da Portaria nº. 1.340/GC5, de 27/12/2012, foi revogado o reajuste das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação – TAT APP e na Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo – TAT ADR, previsto na Portaria nº. 2/GC5 para 2013.

11.2 Composição Acionária das Empresas Estatais

11.2.1 Composição Acionária do Capital Social como Investida

UJ COMO INVESTIDA - POSIÇÃO EM 31/12/2012				
Denominação completa: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO				
Texto				
Ações Ordinárias (%)				
ACIONISTAS		31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010
Governo	Tesouro Nacional	97,30%	97,30%	97,30%
	Outras Entidades Governamentais	2,70%	2,70%	2,70%
	Fundos de Pensão que recebem recursos públicos			
	Ações em Tesouraria			
	% Governo	100,00%	100,00%	100,00%
Free Float	Pessoas Físicas			
	Pessoas Jurídicas			
	Capital Estrangeiro			
	% free float	0,00%	0,00%	0,00%
Subtotal Ordinárias (%)		100,00%	100,00%	100,00%
Ações Preferenciais (%)				
ACIONISTAS		31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010
Governo	Tesouro Nacional			
	Outras Entidades Governamentais			
	Fundos de Pensão que recebem recursos públicos			
	Ações em Tesouraria			
	% Governo	0,00%	0,00%	0,00%
Free Float	Pessoas Físicas			
	Pessoas Jurídicas			
	Capital Estrangeiro			
	% free float	0,00%	0,00%	0,00%
Subtotal Preferenciais (%)		0,00%	0,00%	0,00%
Total		100,00%	100,00%	100,00%

Quadro A.11.3 - Composição Acionária do Capital Social

11.2.2 Composição Acionária da Infraero como Investidora

UJ COMO INVESTIDORA - POSIÇÃO EM 31/12/2012			
Denominação Investidora	EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO		
Ações Ordinárias (% de participação)			
Empresa Investida	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010
INFRAMÉRICA PARTICIPAÇÕES S.A.	49,00%	0,00%	0,00%
AEROPORTO DE GUARULHOS PARTICIPAÇÕES S.A.	49,00%	0,00%	0,00%
AEROPORTOS BRASIL S.A.	49,00%	0,00%	0,00%
Ações Preferenciais (% de participação)			
Empresa Investida	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010

Quadro A.11.4 - Investimentos Permanentes em Outras Sociedades

11.3 Parecer da Auditoria Independente

UHY Moreira - Auditores

1

AOS
DIRETORES E ACIONISTAS DA
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO
BRASÍLIA – DF

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Examinamos as demonstrações financeiras da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO, que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2012 e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, assim como o resumo das principais práticas contábeis e demais notas explicativas.

Responsabilidade da Administração sobre as demonstrações financeiras

A administração da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO é responsável pela elaboração e adequada apresentação dessas demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração de demonstrações financeiras livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Responsabilidade dos auditores independentes

Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações financeiras com base em nossa auditoria, conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Essas normas requerem o cumprimento de exigências éticas pelos auditores e que a auditoria seja planejada e executada com o objeto de obter segurança razoável de que as demonstrações financeiras estão livres de distorção relevante.

Uma auditoria envolve a execução de procedimentos selecionados para obtenção de evidências a respeito dos valores e divulgações apresentados nas demonstrações financeiras. Os procedimentos selecionados dependem do julgamento do auditor, incluindo a avaliação dos riscos de distorção relevante nas demonstrações financeiras, independentemente se causada por fraude ou erro. Nessa avaliação de riscos, o auditor considera os controles internos relevantes para a elaboração e adequada apresentação das demonstrações financeiras da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO para planejar os procedimentos de auditoria que são apropriados nas circunstâncias, mas não para fins de expressar uma opinião sobre a eficácia desses controles internos da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO. Uma auditoria inclui, também, a avaliação da adequação das práticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis feitas pela administração, bem como a avaliação da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.



Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião com ressalva.

Base para opinião com ressalva sobre as demonstrações financeiras

Conforme descrito nas notas explicativas nº 10 e nº 31, no exercício de 2012 foram investidos pela Infraero, à título de aporte de capital, R\$ 378.867 milhões nas Sociedades Propósito Específico (SPE) de Brasília, Guarulhos e Campinas, correspondendo a 49% do capital social. Devido aos prazos estabelecidos pelo Governo Federal para o encerramento das demonstrações financeiras, tais investimentos foram avaliados pelo Método da Equivalência Patrimonial (MEP), com a utilização dos balancetes das Concessionárias relativos ao período de novembro, conforme faculta a Lei nº 6.404/76 em seu artigo 248, inciso I. Ainda conforme mencionado na nota explicativa nº 10, as demonstrações financeiras das Sociedades de Propósito Específicos (SPEs) deverão, no prazo de 120 dias contados do encerramento do exercício, serem devidamente auditadas pelas empresas de auditoria independente.

Considerando o descrito no parágrafo acima, além do fato de que as informações contábeis das Sociedades de Propósito Específicos (SPEs) não foram por nós auditadas e nem por seus respectivos auditores independentes, não nos foi possível determinar a adequação dos valores que serviram de base para o cálculo da Equivalência Patrimonial.

Opinião com ressalva

Em nossa opinião, exceto pelos eventuais efeitos do assunto descrito no parágrafo Base para opinião com ressalva sobre as demonstrações financeiras, essas demonstrações financeiras, quando lidas em conjunto com as notas explicativas que as acompanham apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO em 31 de dezembro de 2012, o desempenho de suas operações, o resultado abrangente e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Ênfases

Conforme mencionado na nota explicativa nº 1, os recursos provenientes do Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO, destinam-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias, criado pela Lei nº 7.920, de 12/12/1989, sofreu alteração em 17/5/2012, com a publicação da Lei nº 12.648, passando a constituir receita do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC. Sendo assim, em 2012, todo o valor arrecadado pela INFRAERO relativo ao ATAERO, foi repassado para o FNAC. Já o recurso remanescente, antes da alteração da Lei, foi investido em sua totalidade. Ressalta-se que tais recursos não compõem o resultado da Empresa, sendo registrados no passivo, como obrigação. Nossa opinião não contém modificação em função deste assunto.

Conforme mencionado na nota explicativa nº 16, a INFRAERO não recolhe aos Municípios onde administra aeroportos, o Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza – ISS por prestar em nome da União um serviço público federal; também não recolhe o Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana - IPTU, pertinentes aos sítios aeroportuários, por se constituírem propriedades da União Federal.



UHY Moreira - Auditores

3

A tese de imunidade tributária está em consonância com diversos doutrinadores renomados, consoante consultas realizadas pela INFRAERO, e tem sido reconhecida por Juízes Federais de Primeira Instância de diversos Estados brasileiros. Considerando que a discussão da imunidade tributária da INFRAERO vem se firmando positivamente na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, a Diretoria Executiva decidiu por não realizar provisões de possíveis perdas nas ações fiscais. Nossa opinião não contém modificação em função deste assunto.

Conforme na nota mencionado na nota explicativa nº 17, letra "e" e nota explicativa nº 21, letra "c", a INFRAERO oferece aos empregados ativos e inativos o Programa de Assistência Médica da INFRAERO – PAMI, que se constitui em um benefício concedido pela empresa e tem por finalidade promover a prestação de serviço médico-hospitalar e ambulatorial. O PAMI é administrado pela INFRAERO, entidade de autogestão por RH, operado na modalidade de preço pós-estabelecido. As despesas do PAMI são custeadas pela INFRAERO, sendo que os beneficiários arcam com uma coparticipação sempre que utilizarem os serviços variando entre 4% a 20%, de acordo com a faixa salarial. Objetivando calcular a obrigação com assistência médica pós-emprego, a Infraero contratou a consultoria Rodarte Nogueira – Consultoria em Estatística e Atuária, que apresentou em relatório atuarial, o valor presente das obrigações com a assistência médica de R\$ 1.100.699 mil. Deste montante R\$ 967.346 mil representam benefícios a conceder e R\$ 133.353 mil benefícios concedidos, que por se tratar de remensuração do valor líquido de passivo de benefício definido, foi reconhecido em 2012, como outros resultados abrangentes. Nossa opinião não contém modificação em função deste assunto.

Conforme descrito na nota explicativa nº 22, o ativo e passivo compensado da INFRAERO são representados pelos grupos Equipamentos da União, Garantias Caucionárias de Terceiros e Almoarifados da União, que encontra-se evidenciado na nota específica do Almoarifado (Nota Explicativa nº 9). Em decorrência do processo de Concessão dos Aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos, os bens patrimoniais móveis e imóveis de propriedade da União existentes nestes aeroportos e, os bens móveis de propriedade da INFRAERO considerados necessários para a execução e manutenção das atividades aeroportuárias, foram entregues às Concessionárias por meio da assinatura do Termo de Aceitação Definitivo, conforme previsto no Edital de Leilão desses aeroportos. Foram entregues bens móveis e imóveis cujo valor líquido totalizou R\$ 2.763 mil, sendo R\$ 2.699 mil relativo a bens móveis e imóveis de propriedade da União e R\$ 64 mil de bens móveis de propriedade Infraero. Os bens entregues às concessionárias tiveram os seus registros transferidos para Sede, estando registrados em conta de compensação específica. Nossa opinião não contém modificação em função deste assunto.

Conforme mencionado na nota explicativa nº 32, em dezembro de 2012, o Governo Federal lançou o Programa de Investimentos em Logística – Aeroportos, o qual tem como objetivo melhorar a infraestrutura aeroportuária ampliando a oferta de transporte aéreo brasileiro e, além disso, reconstruir a rede de aviação regional através de investimentos e parcerias firmadas entre estados, municípios e a Infraero. Dentre as medidas adotadas para a implantação do Programa estão: i) Concessão dos aeroportos do Galeão e Confins à iniciativa privada, com participação societária de 49% da INFRAERO no capital social; e ii) Constituição da Infraero Serviços destinada a operar dentro e fora do território nacional. O cronograma previsto para andamento do processo de concessão dos aeroportos passará pelos seguintes estágios: até o mês de abril serão realizados os estudos de viabilidade, de maio a julho submissão dos estudos preliminares técnicos, econômicos e ambientais ao Tribunal de Contas da União (TCU), em agosto elaboração do edital, consulta e audiência pública, e finalmente em setembro a realização do leilão e assinatura dos contratos. Nossa opinião não contém modificação em função deste assunto.

UHY Moreira - Auditores

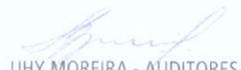
4

Outros assuntos

Demonstração do valor adicionado

Examinamos, também, a demonstração do valor adicionado (DVA), referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2012, elaborada sob a responsabilidade da administração da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO, cuja apresentação é requerida pela legislação societária brasileira para companhias abertas, e como informação suplementar pelas IFRSs que não requerem a apresentação da DVA. Essa demonstração foi submetida aos mesmos procedimentos de auditoria descritos anteriormente e, em nossa opinião, está adequadamente apresentada, em seus aspectos relevantes, em relação às demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

Brasília, 25 de fevereiro de 2013.



UHY MOREIRA - AUDITORES
CRC RS 3717 S DF
HERALDO S.S. DE BARCELLOS
Contador CRC RS 11609 S DF
CNAI N° 43
Responsável Técnico



ELIANE TÂNIA RESMINI
Contadora CRC RS 59765 S DF
CNAI N° 1126
Auditora

12 ENTIDADE FECHADA DE PREVIDÊNCIA COMPLEMENTAR PATROCINADA

DEMONSTRATIVO DOS RECOLHIMENTOS REALIZADOS AO INFRAPREV

Exercício 2012

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

R\$1,00

Comp.	Base Cálculo Infraprev - Folha	Contribuições Patronal			Contribuições Empregados			Patronal + Empregados
		Amortizante	Contribuição	Parte Patronal	Jóia	Contribuição	Parte Empregados	
jan/2012	67.497.926,63	1.477.632,84	4.366.641,63	5.844.274,47	4.461,40	4.966.670,64	4.971.132,04	10.815.406,51
fev/2012	66.012.953,88	1.477.853,39	4.286.850,52	5.764.703,91	2.270,77	4.849.144,13	4.851.414,90	10.616.118,81
mar/2012	66.302.896,39	1.478.672,08	4.315.081,76	5.793.753,84	2.263,44	4.892.563,30	4.894.826,74	10.688.580,58
abr/2012	66.435.397,26	1.121.923,68	4.372.767,25	5.494.690,93	2.307,79	4.960.964,62	4.963.272,41	10.457.963,34
mai/2012	69.253.695,49	1.122.063,64	4.554.007,48	5.676.071,12	2.391,59	5.191.806,45	5.194.198,04	10.870.269,16
jun/2012	69.616.802,79	1.121.418,69	4.562.220,06	5.683.638,75	2.795,96	5.214.902,73	5.217.698,69	10.901.337,44
jul/2012	69.278.375,45	1.121.528,47	4.495.864,64	5.617.393,11	3.153,67	5.130.885,70	5.134.039,37	10.751.432,48
ago/2012	87.501.089,01	1.123.874,90	5.584.207,06	6.708.081,96	4.028,16	6.588.186,37	6.592.214,53	13.300.296,49
set/2012	72.721.558,08	1.113.821,88	4.732.134,30	5.845.956,18	3.457,36	5.430.812,23	5.434.269,59	11.280.225,77
out/2012	73.055.358,64	1.114.189,91	4.770.983,44	5.885.173,35	3.010,63	5.458.613,72	5.461.624,35	11.346.797,70
nov/2012	74.757.353,40	1.114.415,21	4.859.136,14	5.973.551,35	3.557,75	5.617.918,18	5.621.475,93	11.595.027,28
dez/2012	76.447.138,25	1.114.239,10	4.980.648,65	6.094.887,75	3.022,70	5.813.389,74	5.816.412,44	11.911.300,19
13/2012	70.031.045,07	1.228,43	3.898.513,32	3.899.741,75	0,00	4.692.392,83	4.692.392,83	8.592.134,58
Total	928.911.590,34	14.502.862,22	59.779.056,25	74.281.918,47	36.721,22	68.808.250,64	68.844.971,86	143.126.890,33

13 CONCLUSÃO

A Infraero insere-se em um setor que vem apresentando grandes avanços nos últimos anos, razão pela qual se torna imperativo que ela seja sempre uma empresa em constante transformação.

No exercício de 2012 o desempenho operacional da Infraero foi influenciado pela concessão dos aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos à iniciativa privada. Não obstante, a Empresa obteve crescimento sucessivo nos segmentos de passageiros e aeronaves.

O movimento de passageiros, que agrega os embarques, desembarques e as conexões, foi de 186,5 milhões, com crescimento de 3,7% em relação ao mesmo período do exercício anterior, sendo 169,0 milhões de domésticos e 17,4 milhões de internacionais.

Em relação ao movimento operacional de aeronaves (pousos e decolagens) chegou-se ao total de 2.938,3 mil, com variação de 1,5% em relação a 2011, sendo 2.775,1 mil de operações domésticas e 163,2 mil de internacionais.

Destaca-se o recorde de investimentos obtido pela Empresa no exercício de 2012, cujo montante foi de R\$ 1.694,6 milhões, valor 48% superior ao registrado em 2011. Desse total, R\$ 1.097,3 milhões foram aplicados em aeroportos que integram o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), sendo

R\$ 718,4 milhões referentes a obras e serviços de engenharia e R\$ 378,9 milhões para a integralização de capital nas concessionárias dos Aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos.

De acordo com a Lei Orçamentária Anual – LOA, para os Programas e Ações sob a responsabilidade da Infraero, foram disponibilizados recursos no montante de R\$ 1.728,0 milhões, dos quais foram realizados R\$ 1.315,2 milhões, representando 76,1% do orçado, conforme demonstrado no subitem 3.1.1 deste relatório.

A Receita Bruta do exercício atingiu o montante de R\$ 4.365,4 milhões, com crescimento de 16,2% acima do exercício anterior. Esse resultado é decorrente, em especial, do crescimento do movimento operacional, da ampliação das receitas comerciais e da incorporação de 10,25% do Adicional de Tarifa Aeroportuária – Ataero nas tarifas aeroportuárias, conforme preconiza a Lei nº 12.648, de 17/5/2012.

Os investimentos tiveram o objetivo de atender à crescente demanda pelos serviços de transporte aéreo e priorizar as obras dos aeroportos situados nas cidades sedes dos jogos da Copa do Mundo em 2014 e da Olimpíada em 2016, bem como, àquelas definidas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

No que se refere ao alcance das metas projetadas para a gestão, constata-se que do total de 31 indicadores, 21 alcançaram as metas estabelecidas para 2012. Desse total, 11 apresentaram desempenho acima da meta e 10 dentro ou próximo das metas estabelecidas. No entanto, 9 se posicionaram abaixo do estabelecido e 1 indicador não foi avaliado. Observa-se que o alcance das metas previstas para os indicadores do Plano Empresarial chegou a 67,74 %.

No exercício de 2012 foram abertos 148 processos relacionados à Infraero no TCU. Desse total, 79 foram encerrados no próprio exercício. Salienta-se que nos últimos dois anos o TCU não enquadrou nenhuma obra da Infraero com Irregularidade Grave com Paralisação – IGP e, conseqüentemente, não houve registro no anexo VI da LOA.

Com base nas informações prestadas ao longo deste Relatório, pode-se afirmar que a Infraero, cumpriu com a sua missão institucional de prover infraestrutura e serviços aeroportuários e de navegação aérea, contribuindo para a integração nacional e o desenvolvimento sustentável do país.

ANEXO I

Critérios para cálculo dos Indicadores de 2012

- **Parte A - Critérios para cálculo dos indicadores estratégicos de 2012.**
- **Parte B - Critérios para cálculo dos indicadores institucionais de 2012.**

14 ANEXO I – CRITÉRIOS PARA CÁLCULO DOS INDICADORES DE 2012

A) Critérios para cálculo dos indicadores estratégicos de 2012

- Percentual de gestores com as competências gerenciais e técnicas desenvolvidas e alinhadas às trilhas de conhecimento.
- Percentual de empregados com as competências técnicas desenvolvidas e alinhadas às trilhas de conhecimento.
- Índice de satisfação dos empregados.
- Percentual de empregados que compreendem a estratégia da Empresa.
- Quantidade de Acordos de Nível de Serviços incluídos nos contratos de serviços contínuos.
- Percentual de conclusão do programa SIGO.
- Quantidade de aeroportos com sistema de radiocomunicação implantado.
- Percentual de projetos estratégicos concluídos.
- Número de Aeroportos com controle de Tarifa de Embarque Implantada.
- Despesa Operacional por UCT.
- Percentual de aeroportos com índice de eficiência da Anac atingido.
- Despesa operacional da Superintendência Regional em relação à despesa operacional total.
- Margem de lucro (EBITDA).
- Taxa de crescimento da receita de concessão de área e exploração dos serviços.
- Percentual de crescimento da receita da atividade de logística de Carga.
- Índice de Inadimplência.
- Índice de redução dos valores contidos na inadimplência dos processos judiciais de cobrança.
- Índice de tempo médio de reintegração de posse das áreas.
- Percentual de aeroportos Copa cuja capacidade atende à demanda anual dentro de limites definidos pela Empresa.
- Índice de realização dos investimentos previsto no orçamento interno.
- Número de dependências com o serviço de pós atendimento de ouvidoria implantado.
- Percentual de Usuários satisfeitos com facilidades específicas disponibilizadas pela área comercial nos aeroportos.
- Percentual de pistas com índice de atrito adequado.
- Índice de disponibilidade dos Subsistemas Críticos da área de operações.

- Índice de disponibilidade dos subsistemas críticos da área de segurança.
- Índice de disponibilidade dos Subsistemas Críticos da navegação aérea.
- Índice de disponibilidade dos sistemas críticos de tecnologia da informação.
- Índice de disponibilidade dos subsistemas críticos da área comercial.
- Número de não conformidades em auditorias/inspeções externas nacionais e internacionais.
- Número de Não Conformidades em Auditorias Internas Integradas.
- Número de pontos obtidos na avaliação da Fundação Nacional da Qualidade.
- Número de aeroportos adequados ao RBAC 139 - Certificação operacional de aeroportos.
- Percentual de requisitos de governança corporativos atendidos.
- Nível de aeroportos Copa com no mínimo nível “c” de serviço da IATA.
- Número de aeroportos Copa adequados aos requisitos de acessibilidade.
- Estágio das dimensões "Consumidores e Clientes", "Público Interno", "Comunidade", "Valores, Transparência e Governança", "Meio Ambiente", "Fornecedores" e "Governo e Sociedade" do Instituto Ethos. Índice de não conformidades em auditorias/inspeções externas nacionais e internacionais.
- Índice de maturidade em gerenciamento de projetos.
- Percentual de clientes e usuários satisfeitos com os serviços da Infraero.

B) Critérios para cálculo dos indicadores institucionais de 2012

- Número de passageiros processados por empregado
- Número de aeronaves processadas por empregado
- WLU – Work Load Unit por empregado
- Índice de incursões em pista no aeroporto
- Índice de incursões em pista no Grupamento de Navegação Aérea – GNA
- Índice de colisões com fauna

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

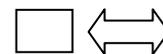
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-01: Assegurar o desenvolvimento de competências de gestão e técnicas necessárias às estratégias da Infraero.

C. INDICADOR

GRS-01.1: Percentual de gestores com as competências gerenciais e técnicas desenvolvidas e alinhadas às trilhas de conhecimento.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 – Desenvolver 40% (quarenta por cento) dos gestores, priorizando as áreas de negócios (DCLC, DCNC, DOMN, DOGP, DOSA, DONA, DOSO e DOPL) e os Superintendentes da Sede, Regionais e Aeroportos.

2013 - Desenvolver 60% (cinquenta por cento) dos gestores.

2014 - Desenvolver 80% (oitenta por cento) dos gestores.

2015 - Desenvolver 100% (cem por cento) dos gestores.

E. RESULTADO ESPERADO

Gestores desenvolvidos e alinhados as estratégias da empresa, apresentando o domínio das competências e gerenciando a excelência do serviço aeroportuário.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Aumento do número de gestores desenvolvidos e alinhados às trilhas de conhecimento.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$\frac{\text{n}^\circ \text{ de gestores desenvolvidos}}{\text{n}^\circ \text{ total de gestores}} \times 100$$

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Não se aplica.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

5. FONTE DOS DADOS

Sistema de Avaliação de Desempenho e Competências - SIADC, Trilhas de conhecimento, GMT, Avaliação de eficácia.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Análise das avaliações de eficácia, desempenho e competência.
Participação nas ações de desenvolvimento/ treinamento.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

DARH (RHGP e RHEC).

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Corporativa.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

DARH.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

GRS: Desafio da garantia dos recursos para suportar a excelência operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-01: Assegurar o desenvolvimento de competências técnicas e de gestão necessárias às estratégias da Infraero.

C. INDICADOR

GRS-01.2: Percentual de empregados com as competências técnicas desenvolvidas e alinhadas às trilhas de conhecimento.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 – **30%** dos empregados.

2013 – **40%** dos empregados.

2014 – **60%** dos empregados.

2015 – **80%** dos empregados.

E. RESULTADO ESPERADO

Empregados capacitados nas competências técnicas alinhadas com as trilhas do conhecimento.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Aumento do número nas competências técnicas / desenvolvidos em treinamentos técnicos vinculados às trilhas de conhecimento.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$\frac{\text{Quant. de empregados com competências técnicas alinhadas às trilhas de conhecimento}}{\text{Total de empregados não gestores}} \times 100$$

*Empregados que não ocupam cargo em comissão.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Trilha de conhecimento: é o conjunto de conhecimentos técnicos e ações de desenvolvimento necessárias às atividades técnicas desenvolvidas pelos empregados em cada área da empresa.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

5. FONTE DOS DADOS

Consulta as áreas, trilhas do conhecimento e GestoRh – Módulo Treinamento (currículo dos empregados).

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Identificação de número de empregados em ações educativas para desenvolvimento de conhecimentos técnicos, tendo como foco as ações educativas apresentadas nas trilhas de conhecimento da Infraero.

Obs: Não serão considerados no total de empregados, aqueles que exercem cargo em comissão e nem os empregados cedidos a outros órgãos.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Quadrimestral.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

RHEC e Regionais

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Evolução dos Treinamentos a serem atingidos em 2012

Base: fev/12

Dependência/Regional	Total de Empregados				Distribuição 30%	Meta por Dependência
	Atual	com cargo e comissão	Cedidos	Total		
SEDE						
SEDE	1.843	458	33	1352	150	1,555%
Subtotal SEDE	1.843	458	33	1352	150	1,555%
SRNR						
SRNR	369	33	0	336	100	1,036%
SBBV	27	2	0	25	8	0,083%
SBEG	188	36	3	149	58	0,601%
SBRB	27	2	0	25	8	0,083%
SBPV	36	2	1	33	10	0,104%
SBCZ	30	2	0	28	8	0,083%
SBTT	15	1	0	14	4	0,041%
SBTF	24	1	0	23	6	0,062%
SBIC	5	1	0	4	1	0,010%
SBMV	6	1	0	5	1	0,010%
SBTK	6	1	0	5	1	0,010%
SBUA	6	1	0	5	1	0,010%
SBVH	17	1	0	16	5	0,052%
SBYA	3	1	0	2	0	0,000%
Subtotal SRNR	759	85	4	670	211	2,187%

SRRJ						
SRRJ	435	14	71	350	125	1,295%
SBGL	1.010	74	2	934	330	3,420%
SBRJ	286	36	1	249	85	0,881%
SBCP	49	0	3	46	14	0,145%
SBME (*)	152	8	0	144	42	0,435%
SBJR	110	10	2	98	31	0,321%
Subtotal SRRJ	2.042	142	79	1821	627	6,498%
SRNO						
SRNO	184	4	1	179	55	0,570%
SBBE	164	29	1	134	53	0,549%
SBSL	72	8	0	64	19	0,197%
SBMQ	94	6	1	87	24	0,249%
SBSN	92	7	0	85	25	0,259%
SBHT	36	1	0	35	10	0,104%
SBJC	37	0	0	37	10	0,104%
SBIZ	36	2	0	34	9	0,093%
SBMA	42	2	0	40	11	0,114%
SBCJ	21	0	0	21	6	0,062%
SBIH	17	1	0	16	5	0,052%
SBAA	6	1	0	5	1	0,010%
SBCI	8	1	0	7	2	0,021%
SBEK	7	1	0	6	5	0,052%
SBAM	1	0	0	1	0	0,000%
SBMD	8	1	0	7	2	0,021%
SBTU	12	1	0	11	3	0,031%
Subtotal SRNO	837	65	3	769	240	2,487%
SRSU						
SRSU	228	14	0	214	70	0,725%
SBCT	211	37	0	174	65	0,674%
SBFL	130	27	0	103	40	0,415%
SBFI	63	8	0	55	25	0,259%
SBJV	67	3	0	64	17	0,176%
SBPA	240	43	1	196	68	0,705%
SBNF	95	3	0	92	28	0,290%
SBLO	114	12	0	102	32	0,332%
SBBI	16	1	0	15	6	0,062%
SBBG	11	0	0	11	3	0,031%
SBUG	13	0	0	13	4	0,041%
SBPK	18	0	0	18	5	0,052%
SBCM	17	0	0	17	5	0,052%
Subtotal SRSU	1223	148	1	1074	368	3,814%

Dependência/Regional	Total de Empregados				Distribuição 30%	Meta por Dependência
	Atual	com cargo e comissão	Cedidos	Total		
SRSP						
SRSP	324	14	0	310	97	1,005%
SBSP	331	47	0	284	110	1,140%
SBMT	47	3	1	43	13	0,135%
SBBU	36	1	0	35	10	0,104%
SBRP	45	2	0	43	11	0,114%
SBDN (*)	37	1	0	36	11	0,114%
SBSJ	33	2	0	31	9	0,093%
Subtotal SRSP	853	70	1	782	261	2,705%
SRCO						
SRCO	188	16	2	170	55	0,570%
SBGO	169	5	0	164	55	0,570%
SBCG (*)	84	11	0	73	22	0,228%
SBCR	21	1	0	20	6	0,062%
SBCY	96	8	0	88	30	0,311%
SBPP	26	1	0	25	6	0,062%
SBAT	21	1	1	19	6	0,062%
SBBW	19	1	0	18	5	0,052%
SBPN	7	1	0	6	2	0,021%
SBPJ	91	2	0	89	25	0,259%
Subtotal SRCO	722	47	3	672	212	2,197%
SRNE						
SRNE	259	19	0	240	74	0,767%
SBFZ	210	37	2	171	60	0,622%
SBRF	293	34	1	258	90	0,933%
SBTE	104	8	0	96	32	0,332%
SBJP	93	8	0	85	25	0,259%
SBKG	37	0	0	37	10	0,104%
SBPL	58	3	0	55	16	0,166%
SBMS	8	1	0	7	2	0,021%
SBPB	19	0	0	19	5	0,052%
SBJU	27	3	0	24	7	0,073%
SubSubtotal SRNE	1108	113	3	992	321	3,327%

SRCE						
SRCE	184	15	0	169	50	0,518%
SBSV	238	44	1	193	75	0,777%
SBAR	49	8	0	41	18	0,187%
SBMO	71	7	1	63	25	0,259%
SBUF	17	0	0	17	4	0,041%
SBIL	72	2	0	70	21	0,218%
SBCV	4	1	0	3	1	0,010%
SBLP	13	1	0	12	3	0,031%
SBQV	6	1	0	5	1	0,010%
Subtotal SRCE	654	79	2	573	198	2,052%
SRSE						
SRSE	190	14	0	176	53	0,549%
SBBH	145	13	1	131	50	0,518%
SBVT	178	28	0	150	53	0,549%
SBPR	20	0	0	20	6	0,062%
SBUR	77	1	0	76	22	0,228%
SBUL	103	7	1	95	27	0,280%
SBMK	35	0	0	35	10	0,104%
SBCF	301	39	6	256	84	0,871%
SBPC	6	1	0	5	1	0,010%
Subtotal SRSE	1055	103	8	944	306	3,171%
-						
TOTAL GERAL	11096	1310	137	9649	2894	30%

Obs: Os funcionários de SBUP estão sendo considerados nas dependências para o qual foram remanejados SBDN (1), SBME (1) e SBCG (1).

A prioridade será de desenvolver o maior número de empregados dos aeroportos que são localizados nas cidades que serão sede dos Jogos da Copa do Mundo 2014.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

DARH

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia de Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

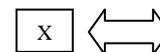
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-01 - Assegurar o desenvolvimento de competências de gestão e técnicas necessárias às estratégias da Infraero.

C. INDICADOR

GRS-01.3: Índice de satisfação dos empregados.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 -

2013 - Alcançar índice da satisfação de 70% de satisfação entre os empregados correspondentes.

2014 -

2015 - Alcançar índice da satisfação de 70% de satisfação entre os empregados correspondentes.

E. RESULTADO ESPERADO

Tendo em vista que o índice de satisfação dos empregados encontrado na pesquisa de clima organizacional realizada em 2011 foi bem alto em relação à média de mercado, e considerando o novo contexto de concessão de aeroportos da gestão da Infraero, espera-se manter o índice da satisfação dos empregados em 3,5 conforme apresentado na pesquisa de clima organizacional aplicada em 2011.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Pretende-se medir o índice de satisfação dos empregados utilizando uma escala de 1 a 5, onde 1 equivale a totalmente insatisfeito e 5 equivale a totalmente satisfeito.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Índice de Satisfação = Total de Empregados Satisfeitos / Total de Empregados Respondentes*100
(IS = TES / TER*100)

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Não se aplica

4. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

5. FONTE DOS DADOS

Pesquisa de clima organizacional.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Comparação do resultado apresentado de uma pesquisa para a outra.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Dois anos

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

DARH (RHGP).

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

A iniciativa da aplicação da pesquisa de clima é corporativa, mas as ações poderão ser descentralizadas conforme o escopo.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

DARH.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

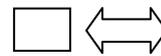
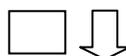
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS 01- Assegurar o desenvolvimento de competências de gestão e técnicas necessárias às estratégias da Infraero.

C. INDICADOR

GRS.01.4: Percentual de empregados que compreendem a estratégia da Empresa.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 - 70%.

2013 - 75%.

2014 - 85%.

2015 - 90%.

E. RESULTADO ESPERADO

Empregados informados e envolvidos aos objetivos estratégicos da Empresa

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Empregados e colaboradores que compreendem e relacionam a formulação estratégica da Infraero com suas atividades.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$\% = \frac{\text{N}^\circ \text{ de empregados e colaboradores que compreendem e relacionam a formulação estratégica}}{\text{Total de empregados e colaboradores da Infraero}} \times 100$$

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Ações de endomarketing com foco na compreensão do Mapa Estratégico e sua relação com as atividades dos empregados e colaboradores da Infraero.

As ações devem ser desencadeadas em parcerias com a DAPG e DARH e, caso necessário, com as demais áreas da empresa.

4. UNIDADES DE MEDIDA - % (percentual).

5. FONTE DOS DADOS

Resultado de questionário interno a ser aplicado até dezembro.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Relatórios trimestrais elaborados por empresa contratada e aplicação de questionário sobre a compreensão/relação do Mapa Estratégico.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

PRMC.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

DEPENDÊNCIA	META PARA A DEPENDÊNCIA
SRCO	70%
SBGO	70%
SBCG	70%
SBCY	70%
SBPJ	70%
SBCR	70%
SBPP	70%
SBBW	70%
SBAT	70%
SBPN	70%
SRRJ	70%
SBTL	70%
SBGL	70%
SBRJ	70%
SBJR	70%
SBME	70%
SBCP	70%
SRSE	70%
SBCF	70%
SBVT	70%
SBBH	70%
SBUL	70%
SBUR	70%
SBMK	70%
SDZY	70%
SBPR	70%
SBPC	70%
SRSP	70%
SBSP	70%
SBSJ	70%
SBMT	70%
SBRP	70%
SBDN	70%
SBUP	70%
SRSU	70%
SBPA	70%
SBCT	70%
SBFL	70%
SBFI	70%
SBLO	70%

DEPENDÊNCIA	META PARA A DEPENDÊNCIA
SBJV	70%
SBNF	70%
SBPK	70%
SBBI	70%
SBBG	70%
SBUG	70%
SBCM	70%
SRNO	70%
SBBE	70%
SBSL	70%
SBMQ	70%
SBSN	70%
SBHT	70%
SBJC	70%
SBIZ	70%
SBMA	70%
SBCJ	70%
SBIH	70%
SBAA	70%
SBCI	70%
SBEK	70%
SBAM	70%
SBIC	70%
SBMD	70%
SBTU	70%
SRNR	70%
SBBV	70%
SBRB	70%
SBPV	70%
SBCZ	70%
SBTT	70%
SBTF	70%
SBMY	70%
SBUA	70%
SBVH	70%
SBYA	70%
SBEG	70%
SRNE	70%
SBFZ	70%
SBRF	70%
SBTE	70%
SBNT	70%
SBJP	70%
SBKG	70%
SBPL	70%
SBMS	70%
SBPB	70%
SBJU	70%
SRCE	70%
SBSV	70%
SBAR	70%
SBMO	70%
SBUF	70%
SBIL	70%
SBCV	70%

DEPENDÊNCIA	META PARA A DEPENDÊNCIA
SBLP	70%
SBQV	70%
INFRAERO	70%

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendentes do Aeroporto, da Regional e PRMC/Sede.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-01 - Assegurar o desenvolvimento de competências de gestão e técnicas necessárias às estratégias da Infraero.

C. INDICADOR

GRS-01.5 - Quantidade de Acordos de Nível (incluídos nos contratos de serviços contínuos.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

Aplicar o indicador aos contratos de serviços contínuos de informática a partir de 2012 e de limpeza, a partir de 2013, no âmbito da Infraero, atingindo os patamares estabelecidos para os exercícios conforme segue:

2012 – 9 Acordos de Níveis de Serviço (Área de Tecnologia da Informação – Sede);

2013 – 26 Acordos de Níveis de Serviço (11 na área de Tecnologia da Informação e 06 na área de Limpeza);

2014 – 67 Acordos de Níveis de Serviço (11 na área de Tecnologia da Informação e 30 na área de Limpeza);

2015 – 100 Acordos de Níveis de Serviço (03 na área de Tecnologia da Informação e 30 na área de Limpeza).

E. RESULTADO ESPERADO

Espera-se que a qualidade dos serviços executados seja adequada aos padrões estabelecidos pela Infraero, impactando positivamente junto aos usuários dos aeroportos, com a consequente reavaliação dos custos e benefícios dos serviços contratados.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Quantidade de contratos de serviços contínuos de tecnologia e de limpeza adequados à nova metodologia de contratação.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Quantidade de Acordos de Níveis de Serviço efetivados no período.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

O Acordo de Nível de Serviços – ANS é um ajuste escrito, anexo ao contrato, entre o provedor de serviços e o órgão contratante, que define, em bases compreensíveis, tangíveis, objetivamente observáveis e comprováveis, os níveis esperados de qualidade da prestação do serviço e respectivas adequações de pagamento.

Tal conceito foi extraído da Instrução Normativa nº 02, de 30 de abril de 2008, expedida pela Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, cujo objetivo é disciplinar a contratação de serviços, continuados ou não, por órgãos ou entidades integrantes do Sistema de Serviços Gerais – SISG.

Ressalte-se que a finalidade do Acordo de Nível de Serviço é estabelecer uma relação de proporcionalidade entre o atingimento de metas pela contratada e a remuneração devida à contratada. Assim, a contratação de tais serviços primará pela qualidade do produto final na prestação dos serviços, ou seja, a execução do contrato dentro dos padrões e das especificações técnicas estabelecidas, sem interferir na administração da Contratada, porém com busca permanente à excelência dos resultados, conforme previsto no subitem 11.1.2.2 da NI – 6.01/E (LCT).

4. UNIDADES DE MEDIDA

Unidade

5. FONTE DOS DADOS

- a) Mapa de Contratos do Sistema de Gestão de Contratos e Orçamentos – SGCO (*Fonte: \integracao\Publico\DA\DACC\CCCT\CCCT\Mapas de Contratos*);
- b) Sistema de Licitações da Infraero.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O acompanhamento do indicador será medido de acordo com a quantidade de contratos contínuos vincendos e licitados de cada regional, com o registro anual das alterações, por tipo de serviço.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Trimestral.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Gerentes de Controle de Contratos das Regionais.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

QUANTIDADE DE ACORDOS DE NÍVEL DE SERVIÇO								
REGIONAL	2012		2013		2014		2015	
	TI	LIMPEZA	TI	LIMPEZA	TI	LIMPEZA	TI	LIMPEZA
SEDE	9		3		4	1	3	
TOTAL SEDE	9	-	3	-	4	1	3	-
SRCE				SBSV*	SRCE SBSV	SBAR SBMO		SBIL SBUF SBLP
TOTAL SRCE	-	-	-	1	2	2	-	3
SRNE			SBRF	SBNT*		SBFZ* SBJP SBRF*		SBTE SBJU SBKG
TOTAL SRNE	-	-	1	1	-	3	-	3
SRNO			SBBE			SBBE SBMQ SBSL		SBIZ SBMA SBSN SBHT
TOTAL SRNO	-	-	1	-	-	3	-	4
SRSU			SRSU	SBCT*	SRSU SBPA	SBPA* SRSU SBFL SBFI SBLO SBBG		SBNF SBJV SBPK SBUG SBI SBCM
TOTAL SRSU	-	-	1	1	2	6	-	6
SRRJ			SBGL	SBGL*	SBGL	SBRJ* SBME		SBJR SBCP
TOTAL SRRJ	-	-	1	1	1	2	-	2
SRCO			SRCO			SBCY* SBCF SBGO		SPPJ SBCR SBPP
TOTAL SRCO	-	-	1	-	-	3	-	3
SRSP			SRSP		SRSP	SBSP* SBSJ SBMT SRSP		SBBU SBDN SBRP
TOTAL SRSP	-	-	1	-	1	4	-	3
SRSE			SBCF	SBCF*	SBCF	SBBH* SBVT SBUR		SBUR SBMK SBPC
TOTAL SRSE	-	-	1	1	1	3	-	3
SRNR			SBEG	SBEG*		SBBV SBPV SBRB		SBTT SBCZ SBVH
TOTAL SRNR	-	-	1	1	-	3	-	3
TOTAL GERAL por ano	9	-	17	-	41	-	33	-

Fonte: Mapa de Contratos do SGCO/2010: \\S_sean17\integracao\Publico\DA\DACC\CCCT.
* Aeropostos sede Copa 2014

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Contratos e Convênios – DACC.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia de Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

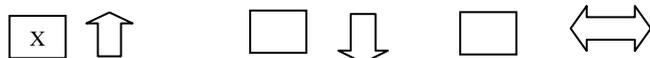
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-02: Disponibilizar novas tecnologias para apoio à estratégia.

C. INDICADOR

GRS-02.1: Percentual de conclusão do programa SIGO.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 – 65 %.

2013 – 85 %.

2014 – 90 %.

2015 – 100 %

E. RESULTADO ESPERADO

Permitir visibilidade e gestão das atividades operacionais dos aeroportos, em tempo real, através da integração das informações e dos processos aeroportuários, a fim de alcançar a excelência na gestão dos serviços e da infraestrutura aeroportuária por meio da aplicação de novas tecnologias.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Percentual de conclusão dos marcos do programa SIGO nos anos de 2012, 2013, 2014 e 2015.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Primeiramente foi utilizada a técnica GUT para encontrar o percentual correspondente ao peso de cada marco para o programa SIGO como um todo. Em seguida, com base nos cronogramas dos projetos de cada marco, foi encontrado o percentual de conclusão de cada projeto para os anos de 2012, 2013, 2014 e 2015.

Por exemplo, para o cronograma do projeto Solução de Integração, ao considerar que todas as atividades previstas até o ano de 2012 estivessem concluídas, observa-se que 37% do projeto estará concluído. Já para o ano de 2013, utilizando-se da mesma lógica, foi encontrado um acréscimo de 22% ao andamento do projeto, totalizando 59% do projeto concluído, E assim sucessivamente para os anos de 2014 (18%, total 77%) e 2015 (23%, total 100%).

Para cada marco foi calculada a média aritmética dos percentuais de conclusão obtidos para os projetos a cada ano. A seguir, essa média foi multiplicada pelo respectivo peso do marco,

encontrando-se dessa forma o percentual de desenvolvimento do programa SIGO por marco a cada ano.

Exemplo do marco “Padronizar e Modernizar os sistemas eletrônicos”:

Média: 66%

% de desenvolvimento do marco: $\text{Média} \times \text{Peso} = 6,6\%$

Peso: 10%

100

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

A técnica GUT (Gravidade, Urgência, Tendência) é baseada na priorização das ações a serem implementadas tendo como base as seguintes perguntas estratégicas:

- 1) Qual a gravidade do desvio?
 - Que efeitos surgirão a longo prazo, caso o problema não seja corrigido?
 - Qual o impacto do problema sobre coisas, pessoas, resultados?

- 2) Qual a urgência de se eliminar o problema?
 - Relacionando com o tempo disponível para resolvê-lo.

- 3) Qual a tendência do desvio e seu potencial de crescimento?
 - Será que o problema se tornará progressivamente maior?
 - Será que tenderá a diminuir e desaparecer por si só?

Valor	Gravidade	Urgência	Tendência	GxUxT
5	Os prejuízos e/ou as dificuldades são extremamente graves.	É necessária uma ação imediata.	Se nada for feito a situação irá piorar rapidamente.	125
4	Muito grave.	Alguma urgência.	Vai piorar em pouco tempo.	64
3	Grave.	O mais cedo possível.	Vai piorar a médio prazo.	27
2	Pouco grave.	Pode esperar um pouco.	Vai piorar, mas a longo prazo.	8
1	Sem gravidade.	Não tem pressa.	Não vai piorar e pode mesmo melhorar.	1

Para a definição do peso de cada marco no programa SIGO, utilizamos a técnica GUT (Gravidade, Urgência, Tendência).

Matriz GUT

Marco	G	U	T	GxUxT	Peso do marco
Modernizar e Ampliar a integração entre os sistemas aeroportuários	5	5	5	125	55%
Modernizar e Implantar sistemas para a área de operações	4	3	4	48	21%
Padronizar e Modernizar os sistemas eletrônicos	3	4	2	24	10%
Melhorar a comunicação visual	2	4	4	32	14%
TOTAL				229	100%

Com base no cronograma dos projetos englobados por cada marco e considerando a realização das tarefas previstas, o percentual de desenvolvimento do programa SIGO para os próximos 4 anos é o seguinte:

Modernizar e Ampliar a integração entre os sistemas aeroportuários				
Peso do Marco: 55%	2012	2013	2014	2015
Piloto de gestão integrada dos processos aeroportuários (jul/2012)	100%			
Solução de integração (dez/2015)	37%	22%	18%	23%
Centralização de Infraestrutura de TI (jul/2013)	69%	31%		
Média de andamento do marco, com base nos projetos	69%	18%	6%	8%
% de conclusão por ano (Média x Peso)	38%	10%	3%	4%

Modernizar e Implantar sistemas para a área de operações				
Peso do Marco: 21%	2012	2013	2014	2015
SCO - Sistema de Controle de Ocorrências (nov/2012)	100%			
RPE - Resumo de Passageiros Embarcados (jun/2012)	100%			
CIA - Cadastro de Informações Aeroportuárias (jul/2013)	84%	16%		
SISO - Remodelagem dos módulos (abr/2013)	91%	9%		
SARA - Sistema de Alocação de Recursos Aeroportuários (set/2013)	55%	45%		
SICOA - Sistema de Identificação e Controle de Acesso (set/2013)	57%	43%		
COMCLAR - Sistema de Aprovação de Vôo (abr/2013)	70%	30%		
Média de andamento do marco, com base nos projetos	80%	20%	0%	0%
% de conclusão por ano (Média x Peso)	17%	4%	0%	0%

Padronizar e Modernizar os sistemas eletrônicos				
Peso do Marco: 10%	2012	2013	2014	2015
SIDO (nov/2013)	59%	41%		
SIGUE (nov/2013)	59%	41%		
SISOM (nov/2013)	59%	41%		
SDAI (nov/2013)	59%	41%		
SDH (jun/2012)	100%			
SICA (nov/2013)	58%	42%		
STVV (nov/2013)	70%	30%		
Média de andamento do marco, com base nos projetos	66%	34%	0%	0%
% de conclusão por ano (Média x Peso)	7%	3%	0%	0%

Melhorar a comunicação visual				
Peso do Marco: 14%	2012	2013	2014	2015
Totens de Informações ao Passageiro (ago/2013)	70%	30%		
Totens de Localização ao Passageiro (ago/2013)	70%	30%		
Link ao Vivo (dez/2013)	52%	48%		
PMV – Painele de mensagens variadas (jan/2014)	50%	47%	3%	
Videowall (ago/2013)	70%	30%		
Média de andamento do marco, com base nos projetos	62%	37%	1%	0%
% de conclusão por ano (Média x Peso)	8,7%	5,2%	0,1%	0,0%

MARCO	2012	2013	2014	2015
Modernizar e Ampliar a integração entre os sistemas aeroportuários	38%	10%	3%	4%
Modernizar e Implantar sistemas para a área de operações	17%	4%	0%	0%
Padronizar e Modernizar os sistemas eletrônicos	7%	3%	0%	0%
Melhorar a comunicação visual	8,7%	5,2%	0,1%	0,0%
TOTAL Esperado SIGO	70,7%	22,2%	3,1%	4%

O cálculo da meta dos marcos está baseado conforme o escopo das tarefas de cada projeto do programa SIGO. Contudo, por tratar-se de um programa dinâmico que envolve diferentes projetos, deve-se ressaltar uma **margem de erro** que varia conforme a alteração do escopo dos projetos que compõem o programa. Sendo assim, tendo como premissa essa característica, a meta estipulada para o programa SIGO foi estimada utilizando-se uma margem de erro de cinco por cento, para mais ou para menos.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

5. FONTE DOS DADOS

Cronograma dos projetos publicados no site [HTTP://escritoriodeprojetos.infranet.gov.br/pwa/sigo](http://escritoriodeprojetos.infranet.gov.br/pwa/sigo)

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O indicador será acompanhado avaliando a variância entre o percentual planejado dos marcos versus o percentual executado dos marcos, identificando assim os marcos que irão ser finalizados no ano previsto.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Bimestral.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

DATI.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Corporativa.

Conforme a IP 155/DATI/DOGP de 22/08/2011, este projeto será instalado em toda rede Infraero, priorizando os aeroportos que vão atender ao evento da Copa do Mundo 2014.

O detalhamento com os aeroportos que serão atendidos por determinado projeto será obtido por meio do plano de implantação no 2º semestre de 2012.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

DATI.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-02: Disponibilizar novas tecnologias para apoio à estratégia.

C. INDICADOR

GRS-02.2: Quantidade de aeroportos com sistema de radiocomunicação implantado.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 – 9.

2013 – 16.

2014 -

2015 –

E. RESULTADO ESPERADO

Disponibilização de Radiocomunicação digital nos aeroportos Sede da Copa.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Implantação da solução de Radiocomunicação nas cidades sede dos jogos da copa do mundo de 2014.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Quantidade de Aeroportos implantados.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Radiocomunicação digital: é a tecnologia de radiocomunicação que utiliza sinais digitais para transmissão da informação através do método de modulação digital.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Número.

5. FONTE DOS DADOS

Cronograma do Projeto

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Através de reuniões de atualização e acompanhamento da execução do cronograma

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Trimestral.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Superintendência de Tecnologia da Informação – DATI.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

2012: Implantação/Disponibilização de Radiocomunicação corporativa nos aeroportos de Congonhas-SP, Campo de Marte-SP, Porto Alegre-RS, Curitiba-PR, Galeão-RJ, Jacarepaguá-RJ, Santos Dumont-RJ, Cuiabá-MT e Sede.

2013: Implantação/Disponibilização de Radiocomunicação corporativa nos aeroportos de Manaus – AM, Recife – PE, Natal – RN, Fortaleza – CE, Salvador – BA, Pampulha – MG e Confins-MG

2014: Não se aplica

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto e DATI/Sede.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia de Recursos para Suportar a Excelência Operacional

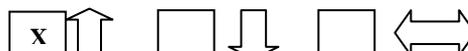
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-02: Disponibilizar novas tecnologias para apoio à estratégia.

C. INDICADOR

GRS-02.3: Percentual de projetos estratégicos concluídos

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 – -

2013 – A definir

2014 – A definir

2015 – A definir

E. RESULTADO ESPERADO

Apoiar os gestores na implementação das estratégias definidas no Plano Empresarial, aumentar a qualidade dos serviços prestados, aumentar a satisfação dos clientes e melhorar a imagem da Infraero.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Verifica e monitora a disponibilização de novas tecnologias provenientes da implementação de projetos estratégicos definidos no Plano Empresarial para o período 2012 a 2015.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$\text{Ind} = \frac{\sum \text{projetos implantados até o ano de referência}}{\text{Total de projetos}_{(2012-2015)}} * 100$$

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Fator de correção da fórmula de cálculo em casos de alterações na quantidade de projetos estratégicos definidos e constantes no Painel de Bordo do Plano Empresarial e copiados no item 9 desta ficha

$$\text{FC}_{\text{ano}} = \frac{\sum \text{projetos previstos no ano referência} * (100 - \text{meta do ano anterior})}{\text{Total de projetos}_{(\text{ano de referência a 2015})} \quad 100}$$

$$\text{Ind} = \text{Ind}_{\text{ano anterior}} + \text{FC}_{\text{ano}}$$

4. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual.

5. FONTE DOS DADOS

Cronogramas de implantação dos projetos.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- Acompanhamento do desvio de prazo de conclusão do projeto.
- Acompanhamento anual do quantitativo de projetos definidos como estratégicos para o período.
- Revisão das metas de anos ainda não concluídos (caso a quantidade de projetos seja alterada)

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Trimestral

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Gerência de Planejamento e Gestão de Tecnologia da Informação (TIGT).

DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Projetos considerados para avaliação do indicador:

Código PE	Nome	Abrangência	Ano finalização
GRS-02.3.g	Implantação do inventário automatizado para agilizar a localização, atualização do endereçamento e armazenamento das cargas com a utilização de coletores de dados integrados ao Tecaplus	Corporativo	2013
GRS-02.3.f	Integração dos sistemas Tecaplus e Siscomex para a entrega (baixa) de cargas importadas liberadas	Corporativo	2013
GRS-02.3.c	Expansão da implantação automatizada do Sistema de Gestão de Estacionamentos - GEST	Corporativo	2014
GRS-02.3.d	Sistema Integrado das ferramentas utilizadas no atendimento dos balcões de informações e implantação de novas alternativas de atendimento	Corporativo	2015
GRS-02.3.a	Sistema de Gestão Publicitária (INFRAMIX)	Corporativo	2012
GRS-02.3.i	Gestão de Ativos de Manutenção (GAM)	Corporativo	2012
GRS-02.3.b	Gestão de Consumo de Água (GCA)	Corporativo	2012
GRS-02.3.j	Sistema ERP	Corporativo	2015
GRS-02.3.e	Otimização do Sistema de Ouvidoria [Sistema do Ministério da Fazenda]	Corporativo	2012
GRS-02.3.h	Padronizar a metodologia de elaboração de orçamentos de engenharia na INFRAERO (Sede e Regionais)	Corporativo	2013

9. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

DATI

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

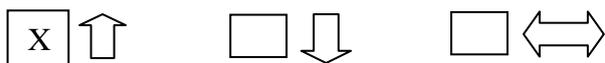
Desafio da Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-02: Disponibilizar novas Tecnologias para apoio à Estratégia.

C. INDICADOR

GRS-02.4: Número de Aeroportos com controle de Tarifa de Embarque Implantada



D. META

2012 – Solução implantado em 2 (dois) aeroportos;

2013 – Solução implantado em 7 (sete) aeroportos.

E. RESULTADO ESPERADO

Elevar o nível de segurança nos acessos aos canais de embarque. Melhorar o fluxo de passageiros nos limites dos canais de inspeção.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

O indicador é estabelecido por meio da quantidade de aeroportos que irão contemplar a nova forma de controle de tarifa de embarque.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

\sum (aeroportos com sistema implantado)

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

A Solução de Bloqueios Automatizados de tarifação é uma tecnologia proposta que constará de um sistema automatizado para abertura e fechamento de portas de acesso. Serão instaladas nas entradas de acesso aos canais de inspeção e posteriormente estendidas para o controle de acesso às áreas restritas, conforme necessidade de cada aeroporto.

Tal solução objetiva elevar o nível de segurança aliado às vantagens proporcionadas pelo equipamento, destacando: design moderno, robustez do equipamento mecânico, resistência às intempéries climáticas e litorâneas, tecnologia compatível com o elevado nível de funcionalidade desejado, conforto e segurança ao usuário, controle do alto fluxo de passageiros, alarme sonoro para identificação do uso inadequado ou tentativa de burla, possibilidade de evitar a passagem no sentido contrário ao convencionalmente estabelecido e do passageiro carona, aderência aos atuais padrões estabelecidos pela International Air Transport Association (IATA) em sua resolução 792, acerca da estrutura e funcionalidades adicionais permitidas com a leitura dos cartões de embarque com códigos de barras bidimensionais (BCBP – Bar Coded Boarding Pass), apontamento on-line do fluxo de passageiros, possibilidade de ativar restrições de acesso por motivos operacionais dentre outros benefícios.

A simples presença do acesso eletrônico, uma barreira física, obriga qualquer pessoa, seja passageiro, tripulante, funcionário ou mesmo celebridade, a identificar-se, por meio do cartão de embarque ou credencial de acesso, para que seu acesso seja permitido. Com a barreira, o processo de verificação torna-se impessoal, confiável e célere. Evitam-se constrangimentos, aumenta-se o controle e também a percepção de segurança pelos usuários, elevando inclusive o nível de segurança da aviação civil.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Número.

5. FONTE DOS DADOS

As informações serão colhidas na área gestora do projeto, Superintendência de Tecnologia da Informação - DATI, através da Pasta PEC = 25580/1.

O acompanhamento do projeto (AQ - Aquisição de Solução de Bloqueio) pode ser visualizado no EPM, através do site: <http://escritoriodeprojetos.infranet.gov.br/ti/SitePages/CalendarioProjetosAnuais.aspx>.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar, por meio do cronograma do projeto, a implantação do controle da Tarifa de Embarque em cada aeroporto de acordo com a meta estabelecida.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Gerência de Planejamento e Gestão de Tecnologia da Informação - TIGT.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

2012: Aeroportos - Galeão (SBGL) e Congonhas (SBSP).

2013: Aeroportos - Santos Dumont (SBRJ) / Curitiba (SBCT) / Fortaleza (SBFZ) / Salvador (SBSV) / Recife (SBRF).

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Tecnologia da Informação - DATI.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

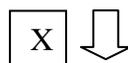
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS – 03: Ter custos competitivos.

C. INDICADOR

GRS-03.1 - Despesa Operacional por UCT.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 - R\$ 10,92.

2013 - R\$ 18,30.

2014 - R\$ 18,90.

2015 - R\$ 19,00.

E. RESULTADO ESPERADO

Limitar os gastos operacionais em relação à demanda de passageiros e carga.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

A Despesa Operacional por UCT é o indicador que mensura quanto de despesa operacional da Empresa foi gasta por Unidade de Carga Trabalho (UCT).

O objetivo é limitar o crescimento dos custos operacionais gerado em relação ao indicador utilizado de produção de aeroportos.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Despesa Operacional por UCT = DO/ UCT

UCT = Demanda total de passageiros (unidade) + (Tonelagem total recebida da rede Teca de Importação, Exportação e Carga Nacional (em tonelada) *10).

Sendo:

DO = Despesas Operacionais.

UCT = Unidade de Carga Trabalho.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

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 são compostas dos seguintes grupos/contas contábeis: 311.01 - Despesas de Pessoal, 311.02 - Encargos Diretos com Pessoal (excluindo-se as contas: 311.02.0152 - Incentivos Financeiros PDIN, 311.02.0163 - Aviso Prévio PDIN, 311.02.0174 - Indenização - 40% FGTS - PDIN), 311.03 - Encargos Indiretos com Pessoal (excluindo-se as contas: 311030203 - PDIN - Programa de Assistência Médico Hospitalar, 311030214 - (-) PDIN - PAMHC - Participação do Trabalhador no Custo), 311.04 - Material de Consumo, 311.05 - Serviços Contratados e Locações, 311.06 - Utilidades - Serviços Públicos e 311.07 - Despesas Gerais.

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

Para o cálculo da UCT da Infraero estão sendo utilizados os dados de passageiros de Origem mais Destino mais Conexão de Origem mais Conexão de Destino e carga aérea os montantes de importação, exportação e carga nacional.

4. UNIDADES DE MEDIDA - R\$.

5. FONTE DOS DADOS

Despesa Operacional: Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

Movimento de passageiros e aeronaves: Opnet.

Tonelagem de carga (Importação, Exportação e Carga Nacional): Publico\DC\Logística de Carga - DCLC\DadosGerenciais/2012 .

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A meta de Despesa Operacional por UCT para cada Superintendência Regional foi definida baseada no orçamento original aprovado pela Diretoria Executiva e na projeção do desempenho do movimento operacional.

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

A meta será avaliada por regional por meio dos seus respectivos aeroportos, com a despesa operacional da regional e dos GNA's excluída do montante calculado tendo em vista não possuírem movimento operacional. Será considerada meta cumprida quando o valor de Despesa Operacional por UCT for igual ou inferior ao definido para cada ano na regional.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Detalhamento por Regional. Cada Superintendência Regional será responsável pelos valores dos seus respectivos aeroportos, não sendo definido pela área financeira a meta de cada um deles visando flexibilizar a gestão das superintendências.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente Regional.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

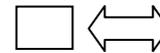
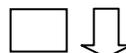
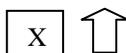
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS – 03: Ter custos competitivos.

C. INDICADOR

GRS-03.2: Percentual de aeroportos com índice de eficiência da Anac atingido.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 - 100%.

2013 - 100%.

2014 - 100%.

2015 - 100%.

E. RESULTADO ESPERADO

Aumentar a eficiência dos aeroportos conforme disposto na Portaria nº 174/SER 28/1/2011 visando a recomposição dos déficits das atividades aeroportuárias, tendo em vista que a variação das tarifas aeroportuárias no momento do reajuste ocorrerá conforme alcance das metas de eficiência.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

O Índice de Eficiência, criado pela ANAC por meio da Resolução nº 180 de 25/1/2011, visa medir a eficiência no uso dos recursos. Tal meta será utilizada nas revisões tarifárias para parametrização da recomposição dos déficits das atividades aeroportuárias.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Índice de Eficiência = $WLU/Custo$

$WLU = (\text{Número de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito (unidade)} + (\text{volume de cargas processadas da rede Teca de Importação, Exportação e Carga Nacional (em quilos)} / 100))$

Sendo:

$WLU = \text{Work Load Unit.}$

Aeroportos com Índice de Eficiência – Anac atingido (%)

$((\text{Quantidade de aeroportos com Índice de Eficiência atingido}) / (\text{Quantidade total de aeroportos da regional})) * 100$

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Custo: composto pelos custos operacionais, financeiros, administrativos, depreciação e remuneração dos bens da União e do administrador aeroportuário.

Para efeitos de cálculo, conforme resolução, as atividades são separadas em: embarque doméstico, embarque internacional, pouso e permanência doméstica, pouso e permanência internacional, armazenagem e capatazia e atividades não reguladas.

As atividades não reguladas são compostas por concessão de áreas, exploração de serviços, outras receitas e custos não remunerados. Os custos e receitas das atividades de navegação aérea não são consideradas nos cálculos pois não fazem parte do escopo regulatório da Anac.

Work Load Unit (WLU): é a medida de ponderação de passageiros e carga, calculada pela soma do volume de cargas processadas no Terminal de Cargas Aéreas em quilos, dividido por 100, ao número de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, processados no aeroporto.

4. UNIDADES DE MEDIDA - %.

5. FONTE DOS DADOS

Custo: Sistema contábil – Smartstream: CTCC-4.

Movimento de passageiros: <http://opnet/estatistica/mov.php>

Movimento de carga (Importação, Exportação e Carga Nacional): Publico\DC\Logística de Carga - DCLC\DadosGerenciais

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Para composição da meta considerou-se a separação dos aeroportos em categorias, conforme classificação vigente de acordo com a Portaria Anac nº 199/SIE de 26/2/2007 e a base de custos e de movimento operacional de 2007 e 2009. Os valores de custos de 2007 foram levados a preços de 2009 de acordo com o IPCA médio anual. A respectiva taxa de variação da meta foi encontrada por meio da razão entre o índice identificado no último e no primeiro ano.

O acompanhamento por parte da Infraero será realizada por meio de relatório específico enviado mensalmente a DAPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil e a geração de informações de custos forem concluídas e os dados de passageiros, aeronaves e carga forem disponibilizados.

As metas serão avaliadas por aeroporto conforme previsto na Portaria nº 174/SER 28/1/2011 e será considerada meta cumprida quando a razão entre o resultado efetivo de WLU/Custo do aeroporto em 2011 e o WLU/Custo estabelecido como base de desempenho da sua meta, comparado com a sua meta constante na citada portaria, alcance de 100%.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Detalhamento conforme Art. 2º da Portaria nº 174/SRE 28/1/2011 anexa.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto, da Regional e DFCT/Sede.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

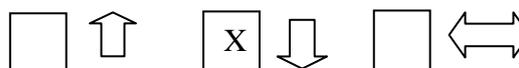
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS – 03: Ter custos competitivos.

C. INDICADOR

GRS-03.3 - Despesa operacional da Superintendência Regional em relação à despesa operacional total.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 – 12,43.

2013 - A definir.

2014 - A definir.

2015 - A definir.

E. RESULTADO ESPERADO

Redução da participação dos custos das Superintendências Regionais e Sede.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

A despesa operacional da Superintendência Regional e da Sede em relação à despesa operacional tem o objetivo de medir quanto da despesa operacional da Infraero está sendo comprometida com a despesa operacional das Superintendências Regionais.

O objetivo é incentivar a redução da participação dos custos das Superintendências Regionais.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$\text{DOSR} = (\text{DOSR} / \text{DO}) \times 100$$

Sendo:

DOSR – Despesa operacional da Superintendência Regional e da Sede em relação à despesa operacional da Infraero;

DOSR – Despesa operacional somente da Superintendência Regional em si;

DO – Despesa Operacional da Infraero deduzida a Sede.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

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 são compostas dos seguintes grupos/contas contábeis: 311.01 - Despesas de Pessoal, 311.02 - Encargos Diretos com Pessoal (excluindo-se as contas: 311.02.0152 - Incentivos Financeiros PDIN, 311.02.0163 - Aviso Prévio PDIN, 311.02.0174 - Indenização - 40% FGTS - PDIN), 311.03 - Encargos Indiretos com Pessoal (excluindo-se as contas: 311030203 - PDIN - Programa de Assistência Médico Hospitalar, 311030214 - (-) PDIN - PAMHC - Participação do Trabalhador no Custo), 311.04 - Material de Consumo, 311.05 - Serviços Contratados e Locações, 311.06 - Utilidades - Serviços Públicos e 311.07 - Despesas Gerais.

4. UNIDADES DE MEDIDA - %.

5. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A meta foi estabelecida com base no Orçamento 2012 aprovado pela Diretoria Executiva. Para efeito de cálculo da meta a despesa operacional da Sede será deduzida do montante da despesa operacional da Infraero.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a DAPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído.

Será considerada meta cumprida quando a percentual despesa operacional de cada Superintendência Regional e da Sede em relação à despesa operacional da Infraero for igual ou inferior ao definido para cada ano na regional.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Conforme arquivo anexo com detalhamento por regional.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente Regional.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS – 04: Assegurar os recursos financeiros necessários para a execução da estratégia.

C. INDICADOR

GRS-04.1: Margem de lucro
(*EBITDA*).

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 - 19,3%.

2013 - 7,0%.

2014 - 13,6%.

2015 - 16,7%.

E. RESULTADO ESPERADO

Garantir a auto-suficiência de caixa da Infraero.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

A Margem Ebitda é a relação entre o Ebitda e a Receita Operacional. O indicador mede a rentabilidade da empresa medindo quanto cada real recebido gera de caixa operacional.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

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

Sendo:

ME – Margem Ebitda;

EBITDA – Ebitda da Infraero;

RO – Receita Operacional.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

EBITDA: o Ebitda (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) 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, Programa de Demissão Voluntária Incentivada (PDVI), 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 são compostas dos seguintes grupos/contas contábeis: 411.01 – Pouso Doméstico, 411.02 – Pouso Internacional, 411.03 – Permanência Doméstica, 411.04 – Permanência Internacional, 411.05 – Embarque Doméstico, 411.06 – Embarque Internacional, 411.07 – TECA DAI, 411.08 – TECA DAPE, 411.09 – TECA DAE, 411.10 – Comunicação Aux. Navegação Aérea Doméstica, 411.11 – Comunicação Aux. Navegação Aérea Internacional, 411.12 – Comunicação Aux. Terminal Doméstica, 411.13 – Comunicação Aux. Terminal Internacional, 411.15 – Carga Nacional, 411.16 – Internação, 412.01 – Comerciais Preços Específicos, 412.02 – Comerciais Navegação Aérea, 412.03 – Telecomunicações Aeroportuárias, 412.04 – Aluguéis e Manut. de Equipamentos, 412.05 – Comerciais Exploração de Serviços, 413.01 – Restituições e Cancelamento de Receita, 41504001-6 – Recuperação Despesas de Água e Esgoto e 41504005-0 – Recuperação Despesas de Energia Elétrica.

4. UNIDADES DE MEDIDA - %.

5. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A meta da Margem Ebitda para cada Superintendência Regional foi definida baseada no orçamento aprovado pela Diretoria Executiva.

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

A meta será avaliada por regional com os respectivos aeroportos, GNA's e a própria superintendência regional, e será considerada meta cumprida quando a Margem EBITDA atingir percentual igual ou superior ao definido para cada ano na regional.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Detalhamento por Regional. Cada Superintendência Regional será responsável pelos valores dos seus respectivos aeroportos, não sendo definido pela área financeira a meta de cada um deles visando flexibilizar a gestão das superintendências.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente Regional.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

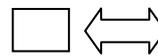
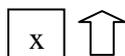
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-04: Assegurar os recursos financeiros necessários para a execução da estratégia.

C. INDICADOR

GRS-04.2: Taxa de crescimento da receita de concessão de área e exploração dos serviços.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 - 20%

2013 - 18%

2014 - 18%

2015 - 23%

E. RESULTADO ESPERADO

Gerar recursos financeiros para suportar a excelência operacional.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Desenvolvimento de negócios segmentados nos aeroportos da rede.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$RC = \left[\frac{\text{Receita comercial realizada exercício}}{\text{Receita comercial realizada exercício anterior}} \right] - 1 \times 100$$

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

RC = Receita Comercial

Receita Comercial = Receita proveniente da arrecadação dos espaços e áreas concedidas nos aeroportos por meio de Contrato Comercial

4. UNIDADES DE MEDIDA

Em percentual (%) FIXO.

5. FONTE DOS DADOS

Sistema Billing Smartstream

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Monitoramento das receitas comerciais realizadas por aeroporto.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Gerência de Planejamento Comercial – NCPC.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Aeroportos da rede conforme detalhamento da relação em anexo.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto e DCNC/Sede.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-04: Assegurar os recursos financeiros necessários para a execução da estratégia.

C. INDICADOR

GRS-04.3: Percentual de crescimento da receita da atividade de logística de Carga.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

Elevar a receita da Logística de Carga.

Meta de crescimento

2012: 10%

2013: 12%

2014: 13%

2015: 14%

E. RESULTADO ESPERADO

Alcançar, ao final do exercício financeiro de 2012, um percentual de crescimento da receita de Logística de Carga igual ou superior a 10% em relação ao exercício 2011.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

O Indicador de crescimento da receita de Logística de Carga mensura o percentual de receita incremental a ser gerado dentro de determinado período, refletindo a atuação estratégica desenvolvida no desempenho financeiro resultante.

Tal atuação é embasada em quatro áreas fundamentais, sendo elas:

- Flexibilização tarifária de segmentos estratégicos;
- Captação de cargas processadas por outros modais;
- Redução da incidência de remoção de cargas para zona secundária;
- Desenvolvimento das operações da Carga Nacional.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$\text{ICRL} = \frac{\text{RRA}}{\text{RRAA}} - 1 \times 100 \quad \boxed{> \Delta\text{PIB} \times 2,73 + 1 \text{ Utilizado apenas para mensurar a meta}}$$

Onde:

ICRL = Índice de crescimento da Receita da Logística de Carga.

RRA = Receita realizada no ano.

RRAA = Receita realizada no ano anterior.

ΔPIB = Variação do Produto Interno Bruto (do último exercício financeiro).

2,73 = Coeficiente de Multiplicação do PIB

1 = Desafio de crescimento proposto

OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Quanto às áreas de atuação para crescimento da receita da atividade

A flexibilização de tarifas de segmentos estratégicos visa à fidelização de clientes estratégicos e consiste em disponibilizar tarifas diferenciadas para segmentos de reconhecida importância para o desenvolvimento industrial e/ou social do país, como exemplo, citamos o setor químico farmacêutico.

A captação de cargas processadas por outros modais, diferentes do aéreo, consiste em desenvolver as operações nos Terminais de Logística da Infraero por meio do processamento de cargas originalmente tratadas em portos, pontos de fronteira e outros recintos alfandegados que, por muitas vezes não apresentam a rapidez registrada nos aeroportos.

Nesse mesmo sentido, a redução da remoção de cargas para zona secundária visa permitir aos importadores que suas cargas sejam nacionalizadas diretamente nos Terminais da Infraero sem que haja a necessidade de manuseio por outros intervenientes, o que reduz o tempo total de processamento e aumenta a previsibilidade de recebimento de cargas.

Já a atividade da Carga Nacional apresenta um grande potencial de desenvolvimento pois permite o transporte de cargas nos porões das aeronaves de passageiros, atividade que tem registrado um crescimento no Brasil acima da média mundial.

Quanto às definições acerca da Meta Corporativa e do Produto Interno Bruto

O Produto Interno Bruto (PIB) representa a soma (em valores monetários) de todos os bens e serviços finais produzidos durante um determinado período (mês, trimestre, ano, etc). O PIB tem como objetivos principais mensurar a atividade econômica de determinada região ou país e demonstrar o nível de desenvolvimento existente.

Quanto maior o desenvolvimento econômico de um região ou de uma nação maior será a correlação existente com os meios de transporte e de movimentação de cargas e mercadorias. Em tese, tais atividades de transporte e movimentação somente crescem quando há expansão da atividade econômica local (indústria, comércio e agricultura/pecuária).

Nos países em desenvolvimento os meios de transporte e movimentação de cargas crescem mais rapidamente que o PIB, passando a exigir maior mobilidade e infraestrutura à medida que expandem suas fronteiras agrícolas e industriais. Com o desenvolvimento, aumentam não só as distâncias dos deslocamentos como também a quantidade e a variedade de cargas a movimentar.

Para a definição do Coeficiente de Multiplicação do PIB de 2012 (que é a relação existente entre o crescimento da arrecadação da Logística de Carga dividida pelo PIB) foi utilizada a média dos coeficientes do período 2006 a 2011, excetuados os valores de 2009 (crise internacional) que fogem ao padrão de variabilidade, conforme tabela abaixo:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 Previsão
EVOLUÇÃO REAL DO PIB	3,97	6,08	5,14	-0,19	7,06	2,79	3,41
CRESCIMENTO DA ARRECADAÇÃO	15,82	5,69	19,65	-9,16	29,69	2,01	9,32
RELAÇÃO CRESCIMENTO/PIB	3,98	0,94	3,82	48,21	4,21	0,72	2,73

Em percentual (%)

MÉDIA DOS VALORES 2006 a 2011	2,73
-------------------------------	-------------

Além do Coeficiente de Multiplicação do PIB foi estabelecido pela Superintendência de Logística de Carga um desafio de crescimento da ordem de 1 ponto sobre o resultado da fórmula de cálculo.

Assim, o valor definido para a meta de crescimento da receita será de 9,32 pontos percentuais sobre a arrecadação obtida em 2011, com acréscimo do desafio de 1 ponto, o que equivale à Meta Corporativa de **10,32%** para 2012.

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual (%).

4. FONTE DOS DADOS

Módulo Analyser do Sistema Smartstream – Diretoria Financeira (DFTC) para obtenção dos valores relativos à arrecadação de armazenagem e capatazia da Infraero.

Site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE – (<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/pib/defaultcnt.shtm>), para obtenção das informações relativas à variação do PIB do último exercício.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Para acompanhamento da meta será utilizado relatório específico de realização contábil disponibilizada pela área financeira para todos os aeroportos, considerando as seguintes contas do Módulo Analyser:

CONTA
411070014 DAI - FATURADA
411070025 DAI - A VISTA
411080018 DAPE - FATURADA
411080029 DAPE - A VISTA
411090012 DAE - FATURADA
411090023 DAE - A VISTA
413010012 (-) ARMAZENAGEM E CAPATAZIA EXPORTAÇÃO
413010023 (-) ARMAZENAGEM E CAPATAZIA IMPORTAÇÃO
413010249 (-) TECA - DAPE
411150022 TECA - CARGA NACIONAL A VISTA
411150011 TECA - CARGA NACIONAL FATURADA
411160026 TECA - INTERNAÇÃO A VISTA
411160015 TECA - INTERNAÇÃO FATURADA
413010341 (-) TECA - CARGA NACIONAL
413010352 (-) TECA - INTERNAÇÃO

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual, com apuração mensal da taxa de crescimento da receita da Logística de Carga (após o fechamento da receita do mês anterior pela área financeira e seguida por comparativo da taxa obtida, corporativamente, com os dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE – relativos à variação do PIB do período.

7. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

LCNM e LCPL.

8. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA/UNIDADE ORGANIZACIONAL

A meta de crescimento por dependência foi elaborada com base nas arrecadações mensais dos anos 2010 e 2011, levando-se em conta as situações operacionais de cada aeroporto e suas possibilidades de crescimento, conforme tabela abaixo.

Dependência		Receita realizada 2011	Meta 2012	Receita prevista 2012	Meta de Crescimento (%)		
		R\$	(%)	R\$	2013	2014	2015
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste	5.617.715,48	10,13%	6.186.888,04			
SBAR	Aracajú	20.768,39	9,90%	22.823,55			
SBMO	Maceió	173.370,59	7,74%	186.794,28			
SBSV	Salvador	5.423.576,50	10,21%	5.977.270,21			
SRCO	Sup. Regional do Centro-Oeste	3.997.272,50	11,11%	4.441.260,39			
SBCG	Campo Grande	397.034,50	6,51%	422.893,63			
SBCY	Cuiabá	461.801,92	8,29%	500.089,27			
SBGO	Goiânia	3.138.436,08	12,10%	3.518.277,48			
SRNE	Sup. Regional do Nordeste	16.329.582,03	9,36%	17.858.586,32			
SBFZ	Fortaleza	6.032.980,90	9,34%	6.596.209,70			
SBJP	João Pessoa	185.086,40	10,02%	203.633,37			
SBNT	Natal	860.035,21	10,89%	953.667,69			
SBPL	Petrolina	365.005,49	9,94%	401.274,68			
SBRF	Recife	8.710.944,33	9,15%	9.508.265,48			
SBTE	Teresina	175.529,70	11,40%	195.535,40			
SRNO	Sup. Regional do Norte	1.884.154,31	9,51%	2.063.411,90			
SBBE	Belém/Val-de-Cans	997.728,78	10,69%	1.104.374,12			
SBMQ	Macapá	70.386,76	8,18%	76.141,73			
SBSL	São Luis	816.038,77	8,19%	882.896,05			
SRNR	Sup. Regional do Noroeste	65.501.088,50	11,43%	72.984.838,59			
SBBV	Boa Vista	156.741,33	7,17%	167.983,06			
SBEG	Eduardo Gomes	65.129.273,64	11,44%	72.580.374,29			
SBPV	Porto Velho	215.073,53	9,95%	236.481,24			
SRRJ	Sup. Regional do Rio de Janeiro	83.614.671,06	9,96%	91.944.622,36			
SBGL	Galeão	83.614.671,06	9,96%	91.944.622,36			
SRSE	Sup. Regional do Sudeste	23.420.389,93	9,65%	25.679.645,34			

Dependência		Receita realizada 2011	Meta 2012	Receita prevista 2012	Meta de Crescimento (%)		
		R\$	(%)	R\$	2013	2014	2015
SBCF	Confins	17.189.365,10	9,45%	18.813.876,09			
SBVT	Vitória	6.231.024,83	10,19%	6.865.769,25			
SRSP	Sup. Regional de São Paulo	301.190,97	14,99%	346.331,97			
SBSJ	São José dos Campos	301.190,97	14,99%	346.331,97			
SRSU	Sup. Regional do Sul	53.426.689,49	10,10%	58.820.182,59			
SBCT	Curitiba	31.090.418,43	9,88%	34.162.094,58			
SBFI	Foz do Iguaçu	46.111,66	9,50%	50.493,82			
SBFL	Florianópolis	2.273.032,86	10,04%	2.501.247,22			
SBJV	Joinville	2.924.702,17	10,18%	3.222.462,67			
SBLO	Londrina	1.581,62	30,22%	2.059,62			
SBNF	Navegantes	5.642.629,92	10,08%	6.211.563,97			
SBPA	Porto Alegre	11.447.418,03	10,67%	12.669.424,46			
SBUG	Uruguaiana	794,80	5,21%	836,24			
INFRAERO		254.092.754,27	10%	280.325.767,49	12%	13%	14%

Fonte dos dados da receita 2011: DRE

9. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto e DCLC/Sede.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia dos Recursos para Suportar a Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-04: Assegurar os recursos financeiros necessários para a execução da estratégia.

C. INDICADOR

GRS-04.4: Índice de Inadimplência.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA: ↑ x ↓ ↔

D. META

2012 - 0,90%.

2013 - 0,85%.

2014 - 0,80%.

2015 - 0,75%.

E. RESULTADO ESPERADO

Garantir a realização das receitas faturadas.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

O indicador demonstrará o percentual das receitas comerciais, eventuais, de telefonia, de recuperação de despesas, acordo de dívidas e de carga aérea não recebidas.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

2.1) 1º cálculo:

(+) valor faturado
(-) valor a vencer
(=) valor considerado

2.2) 2º cálculo:

Valor em débito = valor considerado – valor recebido

$((\text{valor em débito} - \text{valor encaminhado a jurídica}) / (\text{valor considerado})) * 100$

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

O valor considerado é o total faturado menos o valor a vencer, pois o que ainda não venceu não pode ser considerado no cálculo.

O valor considerado menos o valor recebido é igual ao valor em débito, ou seja, o que deveria ter sido recebido e não se recebeu.

Então, subtraindo-se o valor em débito menos o valor encaminhado à jurídica e multiplicando esse resultado por 100, obteremos o percentual de inadimplência.

A apuração ocorre, em média, 35 dias após o vencimento do último mês do período a ser avaliado.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Em termos percentuais.

5. FONTE DOS DADOS

Sistema SmartStream – Módulo de Contas a Receber (SS:AR).

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O acompanhamento é realizado por meio da emissão de relatórios de avaliação da realização das receitas.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Gerências Financeiras Regionais.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

O índice é o mesmo para todas as dependências.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente Regional.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Garantia de Recursos para suportar a Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-04: Assegurar os recursos financeiros necessários para execução da estratégia.

C. INDICADOR

GRS-04.5: Índice de redução dos valores contidos na inadimplência dos processos judiciais de cobrança.



C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:

D. META

2012 - -----

2013 - A definir.

2014 - A definir.

2015 - A definir.

E. RESULTADO ESPERADO

Contribuir para a recuperação financeira nos processos de grande vulto, no menor tempo possível.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Índice de redução dos valores contidos na inadimplência processos judiciais de cobrança.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

A definir.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Inadimplência: Não pagamento até a data de vencimento de um compromisso financeiro com outrém, quando feita a negociação de prazos entre as partes, para aquisição de bem durável ou não, ou prestação de serviços, devidamente executados.

4. UNIDADES DE MEDIDA - %.

5. FONTE DOS DADOS

Relatório mensal fornecido pela área financeira.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Por meio de relatório extraído da Superintendência Financeira. Ressalta-se que primeiramente será realizado um levantamento de dados, para então iniciarmos a medir.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal ou trimestral.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Procuradoria Jurídica.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Planilha contendo detalhamento das metas por Regional.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente Regional e DJPS/Sede.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

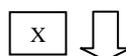
Desafio da Garantia de Recursos para suportar a Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

GRS-04: Assegurar os recursos financeiros necessários para execução da estratégia.

C. INDICADOR

GRS-04.6: Índice de tempo médio de reintegração de posse das áreas.



C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:

D. META

2012 - -----
2013 - A definir.
2014 - A definir.
2015 - A definir.

E. RESULTADO ESPERADO

Contribuir para a recuperação financeira nos processos de grande vulto, no menor tempo possível.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Índice de tempo médio de Reintegração de posse das áreas. Avaliar em quanto tempo se tem a recuperação da Receita.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

A definir.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Não se aplica

4. UNIDADES DE MEDIDA - %.

5. FONTE DOS DADOS

Relatório mensal fornecido pela área financeira.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Levantamento de dados mediante histórico Financeiro, Comercial e Jurídico.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal ou trimestral.



8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

DJPC - Procuradoria Jurídica.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Planilha contendo detalhamento das metas por Regional.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente Regional e DJPS/Sede.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Excelência Operacional.

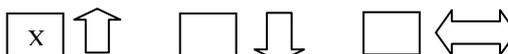
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP-01: Garantir que a capacidade de pátios, pistas, terminais de passageiros e terminais de logística de carga atenda a demanda com qualidade, segurança e eficiência operacional.

C. INDICADOR

EOP-01.1: Percentual de aeroportos Copa cuja capacidade atende à demanda anual dentro de limites definidos pela Empresa.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA :



D. META

- 2012 – 90%.
- 2013 – 100%.
- 2014 – 100%.
- 2015 – 100%.

E. RESULTADO ESPERADO

Aeroportos operando de acordo com as normas, oferecendo segurança e conforto aos usuários

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Quantos aeroportos processam demanda igual ou inferior à capacidade limite definida pela Infraero (alta intensidade de uso, equivalente a 12 horas diárias em 300 dias no ano com volume igual ao da capacidade horária).

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Aeroportos operando abaixo da capacidade limite/aeroportos considerados.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

A capacidade limite definida no item 1 (alta intensidade de uso, equivalente a 12 horas diárias em 300 dias no ano com volume igual ao da capacidade horária), e adotada como referencial pela Infraero, corresponde a 41% da capacidade máxima teórica. Esta capacidade máxima teórica corresponde a uma utilização plena da capacidade horária em 24 horas diárias nos 365 dias do ano.

4. UNIDADES DE MEDIDA - %

Percentual.

5. FONTE DOS DADOS

Dados de demanda e previsões de investimentos.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Aeroportos operando abaixo da capacidade limite / aeroportos considerados, considerando os volumes verificados ao final de cada ano.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

DOPL.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

A capacidade instalada, ao final de cada ano, deverá corresponder aos valores apresentados abaixo:

Aeroporto	Ano	Demanda Anual (EPDA)	Capacidade anual (HP * 12 * 300)	Status
SBGL	2011	13.691.338	17.400.000	OK
SBGL	2012	15.193.191	17.400.000	OK
SBGL	2013	16.859.788	44.028.000	OK
SBGL	2014	18.709.200	44.028.000	OK
SBGL	2015	20.051.787	44.028.000	OK
SBCF	2011	8.400.326	10.182.801	OK
SBCF	2012	9.718.337	10.182.801	OK
SBCF	2013	11.243.145	16.500.000	OK
SBCF	2014	13.007.196	16.500.000	OK
SBCF	2015	13.879.938	16.500.000	OK
SBCT	2011	6.193.555	7.869.204	OK
SBCT	2012	6.642.888	7.869.204	OK
SBCT	2013	7.124.820	14.669.204	OK
SBCT	2014	7.641.715	14.669.204	OK
SBCT	2015	8.083.479	14.669.204	OK
SBSV	2011	8.274.406	12.963.600	OK
SBSV	2012	8.895.929	12.963.600	OK
SBSV	2013	9.564.136	12.963.600	OK
SBSV	2014	10.282.535	12.963.600	OK
SBSV	2015	10.974.718	12.963.600	OK
SBFZ	2011	5.509.857	6.224.231	OK
SBFZ	2012	5.984.662	6.224.231	OK
SBFZ	2013	6.500.383	8.692.115	OK
SBFZ	2014	7.060.546	8.692.115	OK
SBFZ	2015	7.433.768	8.692.115	OK
SBCY	2011	2.341.413	2.469.515	OK
SBCY	2012	2.568.663	2.469.515	USO INTENSO
SBCY	2013	2.817.970	5.700.000	OK
SBCY	2014	3.091.474	5.700.000	OK
SBCY	2015	3.277.423	5.700.000	OK
SBEG	2011	2.929.154	6.405.141	OK
SBEG	2012	3.191.203	6.405.141	OK
SBEG	2013	3.476.696	13.525.200	OK

Aeroporto	Ano	Demanda Anual (EPDA)	Capacidade anual (HP * 12 * 300)	Status
SBEG	2014	3.787.730	13.525.200	OK
SBEG	2015	4.047.815	13.525.200	OK
SBPA	2011	7.158.651	13.241.072	OK
SBPA	2012	7.675.947	13.241.072	OK
SBPA	2013	8.230.625	15.241.072	OK
SBPA	2014	8.825.384	15.241.072	OK
SBPA	2015	9.392.851	15.241.072	OK
SBRF	2011	6.372.662	16.723.773	OK
SBRF	2012	6.815.061	16.723.773	OK
SBRF	2013	7.288.171	16.723.773	OK
SBRF	2014	7.794.125	16.723.773	OK
SBRF	2015	8.266.792	16.723.773	OK
SBNT	2011	2.698.297	4.200.000	OK
SBNT	2012	3.013.786	5.800.000	OK
SBNT	2013	3.366.164	5.800.000	OK
SBNT	2014	3.759.742	5.800.000	OK
SBNT	2015	3.968.017	5.800.000	OK
SBBH	2011 ^a	722.864	2.234.382	OK
SBBH	2012	846.979	2.234.382	OK
SBBH	2013	950.990	2.234.382	OK
SBBH	2014	1.067.774	2.234.382	OK
SBBH	2015	1.198.899	2.234.382	OK

Obs.^a: Volume registrado de janeiro a novembro

Sinteticamente, teremos a seguinte situação:

	COPA											Aeroportos que atendem
	SBGL	SBCF	SBCT	SBSV	SBFZ	SBCY	SBEG	SBPA	SBRF	SBNT	SBBH	
2011	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	11
2012	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ABAIXO	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	11
2013	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	11
2014	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	11
2015	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	ACIMA	11

O atingimento das metas se dá a partir da realização dos Empreendimentos.

Programa/Projetos Estratégicos	Responsável pelo projeto
Construção do TPS - 3, estacionamento de veículos e adequação do sistema viário do SBCF	GTCT
Reforma e ampliação da pista de pouso e do sistema de pátios do SBCF	GTCT
Reforma e ampliação do terminal de passageiros do SBCF	GTCT
Reforma e ampliação do terminal de passageiros do SBCY	GTCY
Reforma e ampliação do terminal de passageiros do SBCT	GTCT
Ampliação de pátio do SBCT	GTCT
Recapeamento de pista SBCT	GTCT
Reforma e ampliação do terminal de passageiros do SBFZ	GTFZ
Recuperação e revitalização dos sistemas de pistas e pátios (3ª fase) do SBGL	GTGL
Reforma do terminal de passageiros 1 do SBGL	GTGL
Reforma do terminal de passageiros 2 do SBGL	GTGL
Reforma e ampliação do terminal de passageiros do SBEG	GTEG
Reforma e ampliação do terminal de passageiros 1 e do pátio de aeronaves do SBPA	GTPA
Ampliação da pista de pouso e decolagem do SBPA	GTPA
Construção da torre de controle do SBRF	EGRF
Reforma do terminal de passageiros do SBSV	GTSV
Ampliação do pátio de aeronaves do SBSV	GTSV
Construção da torre de controle do SBSV	GTSV
Ampliação da metodologia de cálculo de capacidade para os demais aeroportos	DOPL
Definição de metodologia de cálculo de capacidade instalada e comparação com a demanda de aeronaves nos pátio de aeronaves	DOPL
Definição de metodologia de cálculo de capacidade instalada e comparação com a demanda de aeronaves nos sistemas implantados de pistas (pistas de pouso e decolagem, acessos às pistas e pistas de táxi)	DOPL
Desenvolvimento de ferramenta de medição das capacidades de atendimento à demanda dos terminais de logística de carga	DCLC
Construção da 3ª pista de pouso do SBCT	GTCT
Reforma e ampliação do terminal de cargas do SBCT	GTCT
Reforma e ampliação do terminal de passageiros do SBFI	EGSU
Construção de novo complexo - terminal de Florianópolis	GTFL
Ampliação da pista de pouso do SBJV	EGSU
Construção do novo terminal de passageiros do SBGO	GTGO
Reforma e adequação do terminal de cargas de exportação do SBGL	EGRJ
Construção do novo terminal de passageiros e obras complementares do SBMQ	GTMQ
Construção do novo terminal de cargas do SBPA	GTPA
Construção do novo pátio de aeronaves do SBPB	EGNE
Construção do novo terminal de passageiros do SBSN	EGNO
Construção do novo terminal de passageiros do SBTE	GTTE
Construção do novo terminal de passageiros (1ª fase) do SBVT	GTVT
Construção do novo terminal de cargas do SBVT	GTVT
Construção da pista de pouso e decolagem e pátio de aeronaves do SBVT	GTVT
Construção da torre de controle e edifício do Corpo de Bombeiros do SBVT	GTVT
Adequação de Aerop. classe "E" (aeronaves com envergadura até 65 metros) para atendimento de aeronaves classe "F" (aeronaves com envergadura até 80 metros) nos aeroportos da Rede	DOGP
Implantação de metodologia para controle de autorização de voos negados por falta de infraestrutura de pátio em relação à capacidade declarada de pista, face à disponibilidade de infraestrutura aeroportuária existente	DOGP
Gestão da fauna nos aeroportos prioritários para gerenciamento do risco aviário	DTME
Melhoria dos serviços prestados nas Salas AIS da Infraero na Terminal São Paulo	DONA

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

DTPE.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Excelência Operacional.

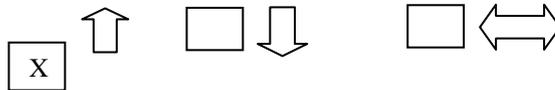
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP – 01: Garantir que a capacidade de pátios, pistas, terminais de passageiros e terminais de logística de carga atenda a demanda com qualidade, segurança e eficiência operacional.

C. INDICADOR

EOP-01.3: Índice de realização de investimentos previsto no orçamento interno.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 - 1.

2013 - 1.

2014 - 1.

2015 - 1.

E. RESULTADO ESPERADO

Melhoria da gestão dos investimentos constantes no orçamento interno.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Grau de realização dos investimentos aprovados para o exercício.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

(Valor realizado/Valor previsto no orçamento interno)

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Investimentos do Orçamento Interno: trata-se dos investimentos previstos para execução dentro do exercício financeiro.

4. UNIDADES DE MEDIDA - %.

5. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT e Plano de Ação de Investimentos.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a DAPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído.

A meta será avaliada de modo consolidado com a verificação dos valores orçados versus realizados no Plano de Ação de Investimentos.



7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Corporativo.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Gerentes de Programa/Superintendente da Regional.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio Excelência Operacional.

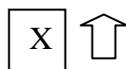
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP-02: Garantir a excelência na relação com o cliente.

C. INDICADOR

EOP-02.1: Número de dependências com o serviço de pós atendimento de ouvidoria implantado.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 – 07.

2013 – 13.

2014 – 27.

2015 – 42.

E. RESULTADO ESPERADO

Garantia da eficácia no tratamento dos relatos de atendimento de Ouvidoria, melhoria da relação com o cliente, elevação do nível de satisfação dos passageiros e usuários com os serviços prestados pela Empresa e melhoria da imagem da Infraero.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Número de Dependências com o Serviço de Pós Atendimento de Ouvidoria implantado.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de Aeroportos.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

- Relato de Atendimento (RA) - manifestação de clientes interna e/ou externo junto à Ouvidoria da Infraero, por meio dos canais de comunicação com os clientes.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Quantidade.

5. FONTE DOS DADOS

Sistema PROUVI.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Por meio de relatórios e planilhas.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Gerência de Ouvidoria – PROU e Coordenações de Ouvidoria nas Superintendências Regionais.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA/UNIDADE ORGANIZACIONAL

Dependência		Meta 2012	Meta 2013	Meta 2014	Meta 2015
SRCE	Sup. Regional do Centro-Leste				
SBAR	Aracajú			Implantar	Manter
SBIL	Ilhéus				Implantar
SBMO	Maceió			Implantar	Manter
SBSV	Salvador	Implantar	Manter	Manter	Manter
SBUF	Paulo Afonso				
SRCO	Sup. Regional do Centro-Oeste				
SBCG	Campo Grande			Implantar	Manter
SBCR	Corumbá				
SBCY	Cuiabá			Implantar	Manter
SBGO	Goiânia			Implantar	Manter
SBPJ	Palmas				Implantar
SBPP	Ponta Porá				
SRNE	Sup. Regional do Nordeste				
SBFZ	Fortaleza		Implantar	Manter	Manter
SBJP	João Pessoa			Implantar	Manter
SBJU	Juazeiro do Norte				Implantar
SBKG	Campina Grande				
SBNT	Natal			Implantar	Manter
SBPB	Parnaíba				
SBPL	Petrolina				Implantar
SBRF	Recife	Implantar	Manter	Manter	Manter
SBTE	Teresina			Implantar	Manter
SRNO	Sup. Regional do Norte				
SBBE	Belém/Val-de-Cans	Implantar	Manter	Manter	Manter
SBCJ	Carajás				
SBHT	Altamira				
SBIZ	Imperatriz				Implantar
SBJC	Belém				
SBMA	Marabá				Implantar
SBMQ	Macapá			Implantar	Manter
SBSN	Santarém				Implantar
SBSL	São Luís			Implantar	Manter
SRNR	Sup. Regional do Noroeste				
SBBV	Boa Vista				Implantar
SBCZ	Cruzeiro do Sul				
SBEG	Eduardo Gomes	Implantar	Manter	Manter	Manter
SBPV	Porto Velho				Implantar
SBRB	Rio Branco				Implantar
SBTF	Tefé				

Dependência		Meta 2012	Meta 2013	Meta 2014	Meta 2015
SBTT	Tabatinga				
SRRJ	Sup. Regional do Rio de Janeiro				
SBCP	Campos				
SBGL	Galeão	Implantar	Manter	Manter	Manter
SBJR	Jacarepaguá				Implantar
SBME	Macaé				Implantar
SBRJ	Santos Dumont		Implantar	Manter	Manter
SRSE	Sup. Regional do Sudeste				
SBBH	Pampulha			Implantar	Manter
SBCF	Confins	Implantar	Manter	Manter	Manter
SBMK	Montes Claros				
SBPR	Carlos Prates				
SBUL	Uberlândia			Implantar	Manter
SBUR	Uberaba				
SBVT	Vitória		Implantar	Manter	Manter
SRSP	Sup. Regional de São Paulo				
SBMT	Campo de Marte				Implantar
SBSJ	São José dos Campos				
SBSP	Congonhas		Implantar	Manter	Manter
SRSU	Sup. Regional do Sul				
SBBG	Bagé				
SBBI	Bacacheri				
SBCM	Criciúma/Forquilha				
SBCT	Curitiba		Implantar	Manter	Manter
SBFI	Fóz do Iguaçu			Implantar	Manter
SBFL	Florianópolis		Implantar	Manter	Manter
SBJV	Joinville				Implantar
SBLO	Londrina			Implantar	Manter
SBNF	Navegantes				Implantar
SBPA	Porto Alegre	Implantar	Manter	Manter	Manter
SBPK	Pelotas				
SBUG	Uruguaiana				

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto, da Regional e PROU/Sede.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Excelência Operacional

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP-02: Garantir a excelência na relação com o cliente.

C. INDICADOR

EOP-02.4: Percentual de Usuários satisfeitos com facilidades específicas disponibilizadas pela área comercial nos aeroportos

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:

Marque com um (X) dentro do quadrado a opção.



Para cima visa aumentar, para baixo visa baixar e para o lado visa manter como está.

D. META

2012 - 70%

2013 - 80%

2014 - 90%

2015 - 95%

E. RESULTADO ESPERADO

Aumento da satisfação do cliente com a oferta de serviço mais ágil, produtos de menor custo e disponibilização de uma ferramenta de grande utilização.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

O indicador virá mensurar a satisfação dos usuários em relação às seguintes facilidades:

- a) Instalação de Vending Machines;
- b) Expansão do Projeto “Alimentação Acessível”;
- c) Disponibilização de internet gratuita por tempo ilimitado.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$PUS = \frac{\sum US}{\text{Amostra de pesquisados}}$$

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

- a) PUS = Percentual de Usuários Satisfeitos;

US = Usuários satisfeitos com o pacote de facilidades implantadas por aeroporto conforme informado no item 9. Consideram-se usuários satisfeitos, questionários com notas igual ou maior a 6,0.

Obs 1: A pesquisa será executada perguntando-se sobre a satisfação do pacote de facilidades oferecidas por aeroporto, de acordo com o item 9. Obtendo-se uma nota única por usuário pesquisado.

b) Significado das notas atribuídas na pesquisa para se determinar o grau de excelência:

0,0 ou 1,0 – muito ruim	6,0 ou 7,0 – bom
2,0 ou 3,0 – ruim	8,0; 9,0; 10,0 – muito bom
4,0 ou 5,0 – regular	

Obs 2: Atribuição esta, baseada na última pesquisa realizada pela Empresa “CP2 Pesquisas”. Assim, as metas percentuais para obtenção do grau e excelência a serem atingidas pela Infraero se encontram no intervalo entre as notas 6,0 a 10,0.

Obs 3: Os aeroportos onde não houver implantação até o final do ano, não entrarão na avaliação anual.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Em percentual (%).

5. FONTE DOS DADOS

Resultados de relatórios das pesquisas aplicadas.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Pesquisas quantitativas e qualitativas com clientes/usuários dos aeroportos da rede sobre os serviços prestados pela Infraero.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

PRMC.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL 2012 e 2013

ANO 2012

AEROPORTOS	Vending Machines	Alimentação Acessível	Internet Gratuita	Meta%
SBBH	X		X	70
SBCF	X		X	70
SBCT	X		X	70
SBFZ	X	X	X	70
SBGL	X	X	X	70
SBNT		X	X	70
SBPA	X	X	X	70

AEROPORTOS	Vending Machines	Alimentação Acessível	Internet Gratuita	Meta%
SBRF	X	X	X	70
SBRJ	X	X	X	70
SBSP	X	X	X	70
SBSV	X	X	X	70
SBEG	X		X	70

ANO 2013

AEROPORTOS	Vending Machines	Alimentação Acessível	Internet Gratuita	Meta%
SBCF		X		70
SBEG		X		70
SBCY	X	X		70

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Negócios Comerciais – DCNC.

A. PERSPECTIVA

Processos Internos - Excelência Operacional.

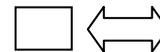
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP 03 - Manter elevado índice de disponibilidade dos subsistemas críticos.

C. INDICADOR

EOP 03-1 - Percentual de pistas com índice de atrito adequado.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

- 2012: 100%
- 2013: 100%
- 2014: 100%
- 2015: 100%

E. RESULTADO ESPERADO

Aumento do número de pistas de pouso/decolagem dos aeroportos da rede Infraero, com índice de atrito adequado.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Este indicador fornece, por meio dos dados de medição de atrito, o percentual das pistas de pouso/decolagem dos aeroportos da rede Infraero que possuem índice de atrito adequado, em conformidade com a Resolução nº 236 da Anac.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

As medições de atrito nas pistas dos aeroportos da rede Infraero podem apresentar os seguintes resultados, obedecendo aos parâmetros da Tabela 1 – Parâmetros de coeficiente de atrito por tipo de equipamento de medição:

- 1- Pistas que apresentam, em todos os trechos de 100 (cem) metros, atrito igual ou superior ao Nível de Manutenção.
- 2- Pistas que apresentam, em pelo menos 01 (um) trecho de 100 (cem) metros, atrito abaixo do Nível de Manutenção e acima do Nível Mínimo.

- 3- Pistas que apresentam, em pelo menos 01 (um) trecho de 100 (cem) metros, atrito abaixo do Nível Mínimo.

Tabela 1 – Parâmetros de coeficiente de atrito por tipo de equipamento de medição

Equipamento [1]	Pneu		Velocidade do ensaio (km/h) [4]	Profundidade da lâmina de água simulada (mm) [5]	Coeficiente de atrito	
	Tipo [2]	Pressão (kPa) [3]			Nível de manutenção [6]	Nível mínimo [7]
Mu-meter	A	70	65	1,0	0,52	0,42
	A	70	95	1,0	0,38	0,26
Skiddometer	B	210	65	1,0	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,47	0,34
Surface friction tester vehicle	B	210	65	1,0	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,47	0,34
Runway friction tester vehicle	B	210	65	1,0	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,54	0,41
Tatra	B	210	65	1,0	0,57	0,48
	B	210	95	1,0	0,52	0,42
Grip tester	C	140	65	1,0	0,53	0,43
	C	140	95	1,0	0,36	0,24

Fonte: Resolução nº 236

Serão consideradas Pistas com Atrito Adequado para operação, aquelas que apresentarem em todos os trechos de 100 (cem) metros, atrito igual ou superior ao Nível Mínimo.

O percentual das pistas com índice de atrito adequado será obtido pela divisão do Total de Pistas com Atrito Adequado pelo número total de pistas da Infraero, conforme fórmula a seguir:

$$IAA(\%) = \frac{\text{Total de Pistas com Atrito Adequado} \times 100}{\text{Total de Pistas da Infraero}}$$

3. UNIDADES DE MEDIDA

Percentual (%).

4. FONTE DOS DADOS

Relatório de Medição de atrito.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Mensalmente são apurados os dados dos relatórios de Medição de Atrito e estes são consolidados para elaboração do indicador.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

7. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Superintendência de Manutenção – DOMN.

8. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

O monitoramento será feito em todas as dependências da Infraero.

9. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto.

A. PERSPECTIVA

Desafio da Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP-03: Manter elevado índice de disponibilidade dos subsistemas críticos.

C. INDICADOR

EOP-03.2: Índice de disponibilidade dos Subsistemas Críticos da área de operações.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 - 98%.

2013 - 100%.

2014 - 100%.

2015 - 100%.

E. RESULTADO ESPERADO

Aumento e manutenção da disponibilidade dos subsistemas críticos de Operações da Infraero.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Medição do índice de disponibilidade dos subsistemas críticos de Operações, considerando os seguintes subsistemas/equipamentos:

- Pontes de Embarque
- Esteiras de Despacho e Restituição de Bagagens
- Pavimentos de Pistas de Pouso/Decolagem
- Escadas Rolantes
- Elevadores

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Primeiramente deve-se calcular o índice de disponibilidade para cada um dos equipamentos relacionados no item 1, de acordo com a seguinte fórmula:

$$ID(\%) = [1 - (TI / TDP)] \times 100$$

Onde:

ID= Índice de Disponibilidade do Subsistema Crítico

TI= Tempo de Indisponibilidade do Subsistema Crítico

TDP= Tempo de Disponibilidade previsto do Subsistema Crítico

Percentual de aumento obtido = Índice de disponibilidade apurado no período (-) Índice de disponibilidade do ano anterior.

Nota: Para o cálculo do TDP deverá ser considerado o tempo de funcionamento da dependência ou da área onde o equipamento atua.

Ex: Para uma dependência que possua 10 Pontes de Embarque e que precisem estar disponíveis 12 horas por dia, o Tempo de Disponibilidade Previsto para um período de 30 dias será de:

$$TDP = 10_{\text{(Pontes de Embarque)}} \times 30_{\text{(dias)}} \times 12_{\text{(horas)}}$$

$$TDP = 3.600 \text{ Horas}$$

O Tempo de Indisponibilidade (TI) é calculado somando-se todas as horas em que o equipamento ficou indisponível durante o intervalo de tempo analisado.

Supondo que o equipamento tenha ficado indisponível 36 horas durante o mês, seu índice de disponibilidade será:

$$ID(\%) [1 - (36/3600)] \times 100\%$$

$$ID = 99\%$$

O valor do índice de disponibilidade dos Subsistemas de Operações será dado pela média aritmética dos valores obtidos em cada um dos equipamentos que o compõe:

Exemplo:

Equipamento	Índice de disponibilidade
Pontes de Embarque	99%
Esteiras de Despacho e Restituição de Bagagens	96%
Pavimentos de Pistas de Pouso/Decolagem	91%
Escadas Rolantes	92%
Elevadores	97%

$$\text{Disponibilidade dos subsistemas de Operações} = (99\% + 96\% + 91\% + 92\% + 97\%) / 5 =$$

$$TD = 95\%$$

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

3.1- Subsistema Crítico: Conjunto de equipamentos, interligados fisicamente ou não, cuja indisponibilidade do conjunto ou de um único equipamento afeta ou impede a operacionalidade da dependência.

3.2- Equipamento Crítico: Equipamento que em função da sua importância operacional, pode afetar ou impedir a operacionalidade da dependência.

3.3- Disponibilidade: Capacidade de um subsistema ou equipamento de estar em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.

3.4- Indisponibilidade: Qualquer intervenção que gere perda da capacidade de um subsistema ou equipamento de estar em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Porcentagem (%).

5. FONTE DOS DADOS

Sistema de Controle de Manutenção.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Mensalmente deverá ser apurado através do Sistema de Controle de Manutenção, o tempo total que o equipamento ficou indisponível e relacioná-lo com o seu tempo total de disponibilidade previsto.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Área de Manutenção das Dependências.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As metas estipuladas são as mesmas para todas as dependências da Infraero.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto.

A. PERSPECTIVA

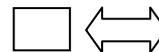
Desafio da Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP-03: Manter elevado índice de disponibilidade dos subsistemas críticos.

C. INDICADOR

EOP-03.3: Índice de disponibilidade dos subsistemas críticos da área de segurança.



C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:

D. META

2012 - 98%.

2013 - 100%.

2014 - 100%.

2015 - 100%.

E. RESULTADO ESPERADO

Aumento e manutenção da disponibilidade dos subsistemas críticos de Segurança da Infraero.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Medição do índice de disponibilidade dos subsistemas críticos de Segurança, considerando os seguintes subsistemas/equipamentos:

- Inspeção de Bagagens e Passageiros
- Carros Contra Incêndio - CCI's

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Primeiramente deve-se calcular o índice de disponibilidade para cada um dos equipamentos relacionados no item 1, de acordo com a seguinte fórmula:

$$ID(\%) = [1 - (TI / TDP)] \times 100$$

Onde:

ID= Índice de Disponibilidade do Subsistema Crítico

TI= Tempo de Indisponibilidade do Subsistema Crítico

TDP= Tempo de Disponibilidade previsto do Subsistema Crítico

Percentual de aumento obtido = Índice de disponibilidade apurado no período (-) Índice de disponibilidade do ano anterior.

Para o cálculo do TDP deverá ser considerado o tempo de funcionamento da dependência ou da área onde o equipamento atua.

Ex: Para uma dependência que possua 12 Carros Contra Incêndio – CCI'S e que precisem estar disponíveis 18 horas por dia, o Tempo de Disponibilidade Previsto para um período de trinta dias será de:

$$TDP = 12_{(CCI's)} \times 30_{(dias)} \times 18_{(horas)}$$

$$TDP = 6.480 \text{ Horas}$$

O Tempo de Indisponibilidade (TI) é calculado somando-se todas as horas em que o equipamento ficou indisponível durante o intervalo de tempo analisado.

Supondo que o equipamento tenha ficado indisponível 72 horas durante o mês, seu índice de disponibilidade será:

$$ID(\%) [1 - (72/6480)] \times 100\%$$

$$ID = 98,89\%$$

O valor do índice de disponibilidade dos Subistemas de Operações será dado pela média aritmética dos valores obtidos em cada um dos equipamentos que o compõe:

Exemplo:

Equipamento	Índice de disponibilidade
Inspeção de Bagagens e Passageiros	97%
Carros Contra Incêndio - CCI's	98,89%

$$\text{Disponibilidade dos subsistemas de Segurança} = (97\% + 98,89\%) / 2 = 97,95\%$$

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

3.1- Subistema Crítico: Conjunto de equipamentos, interligados fisicamente ou não, cuja indisponibilidade do conjunto ou de um único equipamento afeta ou impede a operacionalidade da dependência.

3.2- Equipamento Crítico: Equipamento que em função da sua importância operacional, pode afetar ou impedir a operacionalidade da dependência.

3.3- Disponibilidade: Capacidade de um subsistema ou equipamento de estar em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.

3.4- Indisponibilidade: Qualquer intervenção que gere perda da capacidade de um subsistema ou equipamento de estar em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Porcentagem (%).

5. FONTE DOS DADOS

Sistema de Controle de Manutenção.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Mensalmente deverá ser apurado através do Sistema de Controle de Manutenção, o tempo total que o equipamento ficou indisponível e relacioná-lo com o seu tempo total de disponibilidade previsto.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Área de Manutenção das Dependências.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As metas estipuladas são as mesmas para todas as dependências da Infraero.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto.

A. PERSPECTIVA

Desafio da Excelência Operacional.

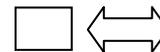
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP-03: Manter elevado índice de disponibilidade dos subsistemas críticos.

C. INDICADOR

EOP-03.4: Índice de disponibilidade dos Subsistemas Críticos da navegação aérea.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 - 98%.

2013 - 100%.

2014 - 100%.

2015 - 100%.

E. RESULTADO ESPERADO

Aumento e manutenção da disponibilidade dos subsistemas críticos de Navegação Aérea.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Medição do índice de disponibilidade dos subsistemas críticos de Navegação Aérea considerando os seguintes subsistemas/equipamentos:

- EMS
- VHF
- Balizamento de Pistas

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Primeiramente deve-se calcular o índice de disponibilidade para cada um dos equipamentos relacionados no item 1, de acordo com a seguinte fórmula:

$$ID(\%) = [1 - (TI / TDP)] \times 100$$

Onde:

ID= Índice de Disponibilidade do Subsistema Crítico

TI= Tempo de Indisponibilidade do Subsistema Crítico

TDP= Tempo de Disponibilidade previsto do Subsistema Crítico

Percentual de aumento obtido = Índice de disponibilidade apurado no período (-) Índice de disponibilidade do ano anterior.

Para o cálculo do TDP deverá ser considerado o tempo de funcionamento da dependência ou da área onde o equipamento atua.

Ex: Para uma dependência que possua 10 EMS's e que precisem estar disponíveis 24 horas por dia, o Tempo de Disponibilidade Previsto para um período de 30 dias será de:

$$TDP = 10_{(EMS's)} \times 30_{(dias)} \times 24_{(horas)}$$

$$TDP = 7.200 \text{ Horas}$$

O Tempo de Indisponibilidade (TI) é calculado somando-se todas as horas em que o equipamento ficou indisponível durante o intervalo de tempo analisado.

Supondo que o equipamento tenha ficado indisponível 72 horas durante o mês, seu índice de disponibilidade será:

$$ID(\%) [1 - (72/7200)] \times 100\%$$

$$ID = 99\%$$

O valor do índice de disponibilidade dos Subsistemas de Navegação Aérea será dado pela média aritmética dos valores obtidos em cada um dos equipamentos:

Exemplo:

Equipamento	Índice de disponibilidade
EMS	99%
VHF	94%
Balizamento de Pistas	97%

$$\text{Disponibilidade dos subsistemas de Navegação Aérea} = (99\% + 94\% + 97\%) / 3 = 96,67\%$$

$$ID = 96,67\%$$

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

3.1- Sistema Crítico: Conjunto de equipamentos, interligados fisicamente ou não, cuja indisponibilidade do conjunto ou de um único equipamento afeta ou impede a operacionalidade da dependência.

3.2- Equipamento Crítico: Equipamento que em função da sua importância operacional, pode afetar ou impedir a operacionalidade da dependência.

3.3- Disponibilidade: Capacidade de um subsistema ou equipamento de estar em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.

3.4- Indisponibilidade: Qualquer intervenção que gere perda da capacidade de um subsistema ou equipamento de estar em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.

3.5- EMS: Estação Meteorológica de Superfície. Sistema composto por um conjunto de equipamentos de auxílio à navegação aérea, que fornecem informações de pressão, direção e velocidade do vento, umidade e temperatura do ar, dentre outras, com a finalidade de informar aos aeronavegantes das condições meteorológicas da região.

3.6- VHF: Very High Frequency: Sistema composto por um conjunto de equipamentos de telecomunicações destinado a comunicação entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e as aeronaves.

3.7- Balizamento de Pistas: Equipamento composto por um conjunto de luminárias com cores padronizadas, posicionadas nas laterais e cabeceiras de pista. Este sistema é destinado a auxiliar aos aeronavegantes na aproximação e pouso durante o período noturno ou em condições de baixa visibilidade.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Porcentagem (%).

5. FONTE DOS DADOS

Sistema de Controle de Manutenção.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Mensalmente deverá ser apurado através do Sistema de Controle de Manutenção, o tempo total que o equipamento ficou indisponível e relacioná-lo com o seu tempo total de disponibilidade previsto.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Área de Manutenção das Dependências.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As metas estipuladas são as mesmas para todas as dependências da Infraero.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto.

A. PERSPECTIVA

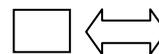
Desafio da Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP 03: Manter elevado índice de disponibilidade dos subsistemas críticos.

C. INDICADOR

EOP-03.5: Índice de disponibilidade dos sistemas críticos de tecnologia da informação.



C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:

D. META

2012 - 70%

2013 - 100%

2014 - 100%

2015 - 100%

E. RESULTADO ESPERADO

Aumento e manutenção da disponibilidade dos sistemas críticos de tecnologia da informação da Infraero.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Medição do índice de disponibilidade dos seguintes sistemas da Infraero:

- Correio eletrônico
- Gest (Sistema Gestor de Estacionamento)
- Internet
- Portal Infraero
- SGTAI (Sistema Gerenciador de Telecomunicações Aeronáuticas da Infraero)
- SGTC (Sistema de Gerenciamento de Torre de Controle)
- SISO (Sistema Integrado de Soluções Operacionais)
- SmartStream (ERP Financeiro)

- STVV (Sistema de TV de Vigilância)
- Tecaplus

2. FÓRMULA DE CÁLCULO DE DISPONIBILIDADE DOS SISTEMAS

Para calcular a disponibilidade de cada sistema crítico em um determinado intervalo de tempo deve-se utilizar a seguinte fórmula:

$$DS(\%) = [1 - (TI / TD)] \times 100$$

Onde:

DS = Disponibilidade do Sistema

TI = Tempo de Indisponibilidade do Sistema

TD = Tempo de Disponibilidade Acordado

O valor do TD deverá ser o tempo de disponibilidade do sistema acordado por dependência.

Exemplo:

Para uma dependência que tenha acordado que a disponibilidade de um determinado sistema é de 21 horas por dia, o Tempo de Disponibilidade Acordado (TD) deste sistema para um período de trinta dias será de:

$$TD = 30_{(\text{dias})} \times 21_{(\text{horas})}$$

$$TD = 630 \text{ horas}$$

O Tempo de Indisponibilidade do Serviço (TI) é calculado somando-se todas as horas em que o sistema ficou indisponível durante o intervalo de tempo analisado.

Supondo que o sistema mencionado acima tenha ficado indisponível 4,5 horas durante o mês, e considerando seu tempo de disponibilidade previsto (TD) igual a 630 horas sua disponibilidade será:

$$DC(\%) = [1 - (4,5 / 630)] \times 100$$

$$DC(\%) = 99,28$$

3. FÓRMULA DE CÁLCULO DO INDICADOR

O cálculo do indicador de disponibilidade dos sistemas críticos de uma determinada dependência pode ser obtido utilizando a seguinte fórmula:

$$ID(\%) = (DS_1 + DS_2 + \dots + DS_n) / n$$

Onde:

ID = Índice de disponibilidade dos sistemas críticos

DS_n = Disponibilidade do Sistema n

Exemplo:

Supondo que os sistemas SIV, SGTC, SGTAI, STVV e Tecaplus tenham apresentado disponibilidade no período de 30 dias conforme a tabela abaixo:

Sistema	Disponibilidade
SIV	98,85% (DS ₁)
SGTC	99,91% (DS ₂)
SGTAI	99,60% (DS ₃)
STVV	97,89% (DS ₄)
Tecaplus	98,99% (DS ₅)

Deste modo, o cálculo do índice de disponibilidade dos sistemas críticos neste período poderá ser calculado conforme abaixo:

$$ID = (98,85\% + 99,91\% + 99,60\% + 97,89\% + 98,99\%) / 5 = 99,04\%$$

4. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

- 4.1** Sistema Crítico: Sistema cujas funcionalidades implementadas são consideradas críticas para o negócio de infraestrutura aeroportuária.
- 4.2** Disponibilidade: Capacidade de um sistema estar em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.
- 4.3** Indisponibilidade: Qualquer intervenção que gere interrupção ou diminuição do tempo de disponibilidade previsto para que um sistema esteja em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.

5. UNIDADES DE MEDIDA

Porcentagem (%).

6. FONTE DOS DADOS

Ferramentas de monitoramento e LEO (Livro Eletrônico de Ocorrências)

7. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

As dependências deverão enviar mensalmente um relatório com os indicadores de disponibilidade para a Gerência de Suporte e Infraestrutura de TI da Sede (TIST). As metas foram estipuladas de acordo com o Plano Empresarial 2012-2015 aprovado pelo Conselho de Administração em 27 de março de 2012 e o indicador passará a ser coletado após a institucionalização do processo de acordo com as fases previstas no cronograma do projeto.

8. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

9. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Gerência de Suporte e Infraestrutura (TIST) e Coordenação de Processos e Controle de TI da Sede (TIGT-2).

10. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As metas estipuladas são as mesmas para todas as dependências da Infraero, tendo como escopo os seguintes aeroportos:

Regional	Cidade	Aeroporto
SRCE	Salvador – BA	SBSV
SRCO	Cuiabá – MT	SBCY
SRNE	Recife – PE	SBRF
	Natal – RN	SBNT
	Fortaleza – CE	SBFZ
SRNR	Manaus – AM	SBEG
SRRJ	Rio de Janeiro – RJ	SBGL
SRSE	Belo Horizonte – MG	SBCF
SRSP	São Paulo – SP	SBSP
SRSU	Curitiba – PR	SBCT
	Porto Alegre – RS	SBPA

11. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto e DATI/Sede e Regionais Gerências de TI Regionais.

A. PERSPECTIVA

Desafio da Excelência Operacional.

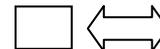
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP-03: Manter elevado índice de disponibilidade dos subsistemas críticos.

C. INDICADOR

EOP-03.6: Índice de disponibilidade dos subsistemas críticos da área comercial.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 - 98%.

2013 - 100%.

2014 - 100%.

2015 - 100%

E. RESULTADO ESPERADO

Aumento e manutenção da disponibilidade dos subsistemas críticos Comerciais da Infraero.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Medição do índice de disponibilidade dos subsistemas críticos Comerciais, considerando os seguintes subsistemas/equipamentos:

- Empilhadeiras
- Ar Condicionado
- Transelevador
- Câmaras Frigoríficas
- Energia Elétrica de Emergência

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Primeiramente deve-se calcular o índice de disponibilidade para cada um dos equipamentos relacionados no item 1, de acordo com a seguinte fórmula:

$$ID(\%) = [1 - (TI / TDP)] \times 100$$

Onde:

ID= Índice de Disponibilidade do Subsistema Crítico

TI= Tempo de Indisponibilidade do Subsistema Crítico

TDP= Tempo de Disponibilidade previsto do Subsistema Crítico

Percentual de aumento obtido = Índice de disponibilidade apurado no período (-) Índice de disponibilidade do ano anterior.

Para o cálculo do TDP deverá ser considerado o tempo de funcionamento da dependência ou da área onde o equipamento atua.

Ex: Para uma dependência que possua 10 Empilhadeiras e que precisem estar disponíveis 12 horas por dia, o Tempo de Disponibilidade Previsto para um período de trinta dias será de:

$$TDP = 10_{(\text{Empilhadeiras})} \times 30_{(\text{dias})} \times 12_{(\text{horas})}$$

$$TDP = 3.600 \text{ Horas}$$

O Tempo de Indisponibilidade (TI) é calculado somando-se todas as horas em que o equipamento ficou indisponível durante o intervalo de tempo analisado.

Supondo que o equipamento tenha ficado indisponível 36 horas durante o mês, seu índice de disponibilidade será:

$$ID(\%) = [1 - (36/3600)] \times 100\%$$

$$ID = 99\%$$

O valor do índice de disponibilidade dos Subsistemas Comerciais será dado pela média ponderada dos índices de Disponibilidade apurados por equipamento, considerando o peso atribuído a cada uma destes equipamentos pela Diretoria Executiva.

Exemplo:

Supondo que no mês de agosto de 2011 fossem obtidos os seguintes índices de disponibilidade:

Equipamento	Peso Atribuído	Índice de disponibilidade
Empilhadeiras	1	99%
Ar Condicionado	1	94%
Transelevador	1	97%
Câmaras Frigoríficas	1	99%
Energia Elétrica de Emergência	4	98%

$$\text{Disponibilidade dos subsistemas Comerciais} = (99\% + 94\% + 97\% + 99\% + 98\% \times 4) / 8 = 97,63\%$$

$$ID = 97,63\%$$

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

3.1- Subsistema Crítico: Conjunto de equipamentos, interligados fisicamente ou não, cuja indisponibilidade do conjunto ou de um único equipamento afeta ou impede a operacionalidade da dependência.

3.2- Equipamento Crítico: Equipamento que em função da sua importância operacional, pode afetar ou impedir a operacionalidade da dependência.

3.3- Disponibilidade: Capacidade de um subsistema ou equipamento de estar em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.

3.4- Indisponibilidade: Qualquer intervenção que gere perda da capacidade de um subsistema ou equipamento de estar em condições de executar suas funções, durante um determinado intervalo de tempo.

3.5- Transelevador: Equipamento instalado no Terminal de Cargas do Aeroporto, destinado ao armazenamento de cargas de forma automatizada.

3.6- Energia Elétrica de Emergência: Conjunto de equipamentos destinados ao suprimento emergencial de energia elétrica, na ocorrência de falhas no fornecimento de energia pela Concessionária.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Porcentagem (%).

5. FONTE DOS DADOS

Sistema de Controle de Manutenção.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Mensalmente deverá ser apurado através do Sistema de Controle de Manutenção, o tempo total que o equipamento ficou indisponível e relacioná-lo com o seu tempo total de disponibilidade previsto.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Área de Manutenção das Dependências.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

As metas estipuladas são as mesmas para todas as dependências da Infraero.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto.

A. PERSPECTIVA

Excelência Operacional.

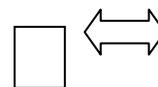
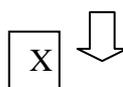
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP-04 - Elevar os padrões de qualidade dos serviços aeroportuários e de navegação aérea, consolidando a excelência da gestão com sustentabilidade.

C. INDICADOR

EOP-04.1 - Número de não conformidades em auditorias/inspeções externas nacionais e internacionais.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 – Reduzir em relação à última auditoria

2013 – Reduzir em relação à última auditoria

2014 – Reduzir em relação à última auditoria

2015 – 0 (Zero)

E. RESULTADO ESPERADO

- Elevar os padrões de qualidade dos serviços prestados, conforme determinação da OACI, ASEGCEA, ASSOCEA, Anac e Organismos Certificadores.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

O indicador tem como objetivo demonstrar o número de redução de não conformidades, que foram detectadas pela ANAC, ASEGCEA, ASSOCEA, OACI e Organismos Certificadores durante o ano.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de dependências que reduziram = \sum dependências que reduziram o número de não conformidades em auditorias/inspeções externas nacionais e internacionais.

Para se obter os dados a serem aplicados na fórmula, é necessário realizar avaliação conforme as três fases abaixo:

- 1ª fase** – Avaliar cumprimento da meta por órgão externo;
- 2ª fase** – Avaliar cumprimento da meta por dependência;
- 3ª fase** – Avaliar cumprimento da meta por Superintendência Regional.

1ª fase

Para apuração do cumprimento da meta realizada consideram-se os totais de NC, por órgão externo, da seguinte forma:

Contagem das NC registradas em auditorias, inspeções externas nacionais e internacionais, por órgão responsável pela auditoria.

$$X_n = \sum \text{NC externas, no ano atual.}$$

$$X_{n-1} = \sum \text{NC externas, no ano anterior.}$$

1. Se $X_n < X_{n-1}$, a meta foi cumprida.
2. Se $X_n \geq X_{n-1}$, a meta não foi cumprida.

Quando não ocorrer evento de auditoria/inspeção no X_n ou X_{n-1} não será possível a avaliação da meta. Nessa situação, a apuração ocorrerá no próximo período que houver condições de comparação.

2ª fase

Para apuração do cumprimento da meta no aeroporto realizada considera-se:

1. Se a meta foi cumprida em todos os eventos de auditorias/inspeções externas, a meta no aeroporto foi cumprida.
2. Se a meta não foi cumprida em pelo menos um evento de auditoria/inspeção externa, a meta no aeroporto não foi cumprida.

3ª fase

Para apuração de cumprimento de meta na Superintendência Regional considera-se:

1. Se a meta foi cumprida em todas as dependências vinculadas, a Superintendência Regional cumpriu a meta.
2. Se a meta não foi cumprida em pelo menos uma das dependências vinculadas, a Superintendência Regional não cumpriu a meta.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

- a. Auditoria/inspeção – exame minucioso;
- b. NC – Não conformidades;
- c. \sum NC – Somatório das não conformidades registradas pelos órgãos externos;
- d. OCS - Organismo Certificador – Empresas credenciadas junto ao INMETRO capazes de auditar o Sistema de Gestão da Qualidade de acordo com as Normas ISO;
- e. DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo;
- f. ASSOCEA – Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo.
- g. ASEGCEA – Assessoria de Segurança do Controle do Espaço Aéreo.
- h. OACI – Organização da Aviação Civil Internacional;
- i. Anac – Agência Nacional de Aviação Civil.
- j. GNA – Grupamento de Navegação Aérea.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Numérica.

5. FONTE DOS DADOS

Relatórios de auditorias e inspeções realizadas por órgãos externos.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Os resultados serão acompanhados, mensalmente, por meio de planilha específica.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

A medição será realizada anualmente.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

DAPG.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

O índice será aplicado à Infraero, contemplando a totalidade de dependências – Aeroportos e GNA.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto e Chefe de GNA.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

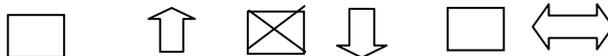
Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP – 04 - Elevar os padrões de qualidade dos serviços aeroportuários e de nav. aérea, consolidando a excelência da gestão com sustentabilidade.

C. INDICADOR

EOP-04.2 - Número de Não Conformidades em Auditorias Internas Integradas.



C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:

D. META

- 2012 – Reduzir
- 2013 – Reduzir
- 2014 – Reduzir
- 2015 – 0 (zero)

E. RESULTADO ESPERADO

- Manter os macroprocessos *Operação com Passageiros e Bagagens, Operação com Aeronaves, Operação com Carga e Varejo Aeroportuário* nos padrões de qualidade que satisfaça os clientes da Infraero e atenda aos requisitos estabelecidos pelo DECEA, pela Anac e pelos Organismos Certificadores.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

O indicador tem como objetivo demonstrar o número de não conformidades que foi reduzido em Auditoria Interna Integrada, nas dependências que possuem a Certificação ISO 9001:2008.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Valor Numérico = X anterior – X atual

X atual = \sum NC externas, no ano atual.

X anterior = \sum NC externas, no ano anterior.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

3.1. NC – não conformidade;

3.2. DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo;

- 3.3. ASSOCEA – Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo.
- 3.4. ASEGCEA – Assessoria de Segurança do Controle do Espaço Aéreo.
- 3.5. Anac – Agência Nacional de Aviação Civil;
- 3.6. Organismo Certificador – Empresa credenciada junto ao INMETRO capaz de auditar o Sistema de Gestão da Qualidade de acordo com as Normas ISO;
- 3.7. SIGQ – Sistema Integrado de Gestão da Qualidade;
- 3.8. SIGQi – Sistema Integrado de Gestão da Qualidade informatizado.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Numérico

5. FONTE DOS DADOS

Relatórios das Auditorias Internas Integradas registradas no SIGQi.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Os resultados serão acompanhados, mensalmente, por meio de planilha específica.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

A medição será realizada anualmente, nas dependências certificadas pela NBR ISO 9001:2008.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Superintendência de Planejamento e Gestão – DAPG.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

ANEXO – Planilha de Metas por Dependências.

Ano de 2012 (Reduzir)

1. SBAR - Aeroporto de Aracaju
2. SBIL - Aeroporto de Ilhéus
3. SBMO - Aeroporto Internacional de Maceió
4. SBSV - Aeroporto Internacional de Salvador
5. SBCG - Aeroporto de Campo Grande
6. SBCY - Aeroporto de Cuiabá
7. SBGO - Aeroporto de Goiânia
8. SBPJ - Aeroporto de Palmas
9. SBFZ - Aeroporto Internacional de Fortaleza
10. SBJP - Aeroporto Internacional de João Pessoa
11. SBKG - Aeroporto de Campina Grande
12. SBNT - Aeroporto Internacional de Natal
13. SBPL - Aeroporto de Petrolina
14. SBRF - Aeroporto Internacional de Recife
15. SBTE - Aeroporto de Teresina
16. SBBE - Aeroporto Internacional de Belém / Val de Cans
17. SBIZ - Aeroporto de Imperatriz

18. SBMA - Aeroporto de Marabá
19. SBMQ - Aeroporto Internacional Macapá
20. SBSL - Aeroporto Internacional de São Luis
21. SBSN - Aeroporto de Santarém
22. SBCZ - Aeroporto Internacional Cruzeiro do Sul
23. SBEG - Aeroporto Internacional Eduardo Gomes
24. SBRB - Aeroporto de Rio Branco
25. SBGL - Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro / Galeão
26. SBJR - Aeroporto de Jacarepaguá
27. SBME - Aeroporto de Macaé
28. SBRJ - Aeroporto do Rio de Janeiro / Santos Dumont
29. SBBH - Aeroporto de Belo Horizonte / Pampulha
30. SBCF - Aeroporto Internacional de Confins
31. SBUL - Aeroporto de Uberlândia
32. SBUR - Aeroporto de Uberaba
33. SBVT - Aeroporto de Vitória
34. SBSP - Aeroporto de São Paulo / Congonhas
35. GNA Bauru
36. GNA Presidente Prudente
37. SBCT - Aeroporto Internacional de Curitiba
38. SBFI - Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu
39. SBFL - Aeroporto Internacional de Florianópolis
40. SBJV - Aeroporto de Joinville
41. SBLO - Aeroporto de Londrina
42. SBNF - Aeroporto Internacional de Navegantes
43. SBPA - Aeroporto Internacional de Porto Alegre

Ano de 2013 (Certificar em 2012 e Reduzir em 2013)

- Todas as dependências do ano de 2012 continuam na meta para 2013.
 1. SBUF – Aeroporto de Paulo Afonso
 2. SBLP – GNA Bom Jesus da Lapa
 3. SBCR – Aeroporto Internacional Corumbá
 4. SBPP – Aeroporto Internacional de Ponta Porã
 5. SBJU – Aeroporto de Juazeiro do Norte
 6. SBHT – Aeroporto de Altamira
 7. SBJC – Aeroporto de Belém – Brigadeiro Protásio de Oliveira
 8. SBTU – GNA Tucuruí
 9. SBTF – Aeroporto de Tefé
 10. SBBV – Aeroporto Internacional de Boa Vista
 11. SBPV – Aeroporto Internacional de Porto Velho
 12. SBMY – GNA Manicoré
 13. SBCP – Aeroporto Internacional de Campos
 14. SBFS – EPTA Farol de São Tomé
 15. SBMK – Aeroporto de Montes Claros
 16. SBMT – Aeroporto de Campo de Marte
 17. SBRP – GNA Ribeirão Preto
 18. SBBG – Aeroporto Internacional de Bagé
 19. SBPK – Aeroporto Internacional de Pelotas

Ano de 2014

- Todas as dependências dos anos de 2012 e 2013 continuam na meta para 2014.

1. SBCV - GNA Caravelas
2. SBAT – GNA Alta Floresta
3. SBPN – GNA Porto Nacional
4. SBMS – GNA Mossoró
5. SBIH – GNA Itaituba
6. SBAM – GNA Amapá
7. SBK – GNA Jacareacanga
8. SBTT – Aeroporto Internacional de Tabatinga
9. SBUA – GNA São Gabriel da Cachoeira
10. SBTK – GNA Tarauacá
11. SBSJ – Aeroporto Internacional de São José dos Campos
12. SBCM – Aeroporto de Criciúma/Forquilha

Ano de 2015

- Todas as dependências dos anos de 2012, 2013 e 2014 continuam na meta para 2015.

1. SBQV – GNA Vitória da Conquista
2. SBBW – GNA Barra dos Garças
3. SBTL – GNA Três Lagoas
4. SBPB – Aeroporto Internacional de Parnaíba
5. SBCJ – Aeroporto de Carajás
6. SBAA – GNA Conceição do Araguaia
7. SBCI – GNA Carolina
8. SBMD – GNA Monte Dourado
9. SBIC – GNA Itacoatiara
10. SBVH – GNA Vilhena
11. SBYA – GNA Iauaretê
12. SBPR – Aeroporto de Belo Horizonte - Carlos Prates
13. SBJC – GNA Poços de Caldas
14. SBBI – Aeroporto de Bacacheri
15. SBUG – Aeroporto Internacional de Uruguaiana

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Se Aeroporto - Superintendente do Aeroporto

Se GNA - Chefe do Grupamento de Navegação Aérea.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Excelência Operacional.

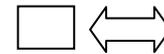
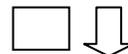
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP-04: Elevar os padrões de qualidade dos serviços aeroportuários e de navegação aérea, consolidando a excelência da gestão com sustentabilidade.

C. INDICADOR

EOP-04.3: Número de pontos obtidos na avaliação da Fundação Nacional da Qualidade.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 – -

2013 – Alcançar 250 pontos na 2ª avaliação

2014 – Alcançar 500 pontos na 3ª avaliação

2015 – Alcançar 750 pontos na 4ª avaliação

E. RESULTADO ESPERADO

A partir da década de 90, as empresas passaram a pautar-se na gestão dos processos e certificações. No século 21, as empresas estão percebendo que é preciso avançar mais, incorporando à gestão um conjunto de princípios e valores para que exerçam um papel mais importante na sociedade, sendo mais participativas e responsáveis com o desenvolvimento socioeconômico e ambiental.

Espera-se que Modelo de Excelência da Gestão Aeroportuária possa incorporar técnicas inovadoras e bem-sucedidas de administração, impulsionando a Empresa para melhores práticas de gestão e resultados.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

O indicador tem como objetivo demonstrar o número de pontos obtidos na autoavaliação realizada de forma que demonstre o nível (ou estágio) de maturidade das práticas de gestão na Empresa.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de pontos obtidos.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

MEGA – Modelo de Excelência da Gestão Aeroportuária, que atenda às necessidades específicas da Infraero, promovendo a integração das certificações operacionais e de gestão, tendo como referencial o MEG – Modelo de Excelência da Gestão da Fundação Nacional da Qualidade – FNQ.

MEG – Modelo de Excelência da Gestão da Fundação Nacional da Qualidade – FNQ que é composto por oito Critérios de Excelência que constituem um modelo sistêmico da gestão que torna possível a aplicação e avaliação da base cultural sustentada pelos 11 Fundamentos.

Fundamentos da Excelência - Expressam conceitos reconhecidos internacionalmente, que se traduzem em práticas encontradas em organizações Classe Mundial. São valores facilmente percebidos como parte de uma cultura organizacional, sendo praticados por seus líderes e profissionais de todos os níveis e considerados a base de uma cultura de gestão voltada para resultados e para aumento da competitividade das mesmas. Sendo eles: Visão Sistêmica, Aprendizado organizacional, Cultura de Inovação, Liderança e Constância de Propósitos, Orientação por Processos e Informações, Visão de futuro, Geração de Valor, Valorização das Pessoas, Conhecimento sobre o Cliente e o Mercado, Desenvolvimento de Parcerias e Responsabilidade Social.

Classe Mundial – A expressão é utilizada para caracterizar que uma empresa está entre as melhores do mundo em gestão organizacional, independentemente de adotar um modelo já conhecido ou criar o seu próprio.

Critérios de Excelência – São quesitos a serem analisados, que permitem mensurar quantitativa ou qualitativamente o nível de gestão da organização. Sendo eles: Liderança, Estratégias e Planos, Clientes, Sociedade, Informações e Conhecimento, Pessoas, Processos e Resultados.

Nível de Maturidade – O caminho em busca da excelência apresenta marcos relevantes que definem os estágios de maturidade para o sistema de gestão da organização. Os três níveis são: Compromisso com a Excelência, Rumo a Excelência e Excelência.

4. UNIDADES DE MEDIDA

Numérica.

5. FONTE DOS DADOS

Acompanhamento da execução do projeto.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Para 2012 este indicador não terá meta estabelecida, entretanto deverá ser realizada a 1ª autoavaliação na Empresa, com base nos Critérios de Excelência da Fundação Nacional da Qualidade. Realizada a autoavaliação, será obtido um diagnóstico da gestão, o que permitirá comparar o grau de aderência ao modelo adotado e possibilitará identificar ações de melhoria e de evolução a serem implementadas.

Os resultados serão acompanhados por meio de lançamento em planilha específica.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

DAPG.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Corporativa.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendentes Sede.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Excelência Operacional.

B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP-04: Elevar os padrões de qualidade dos serviços aeroportuários e de navegação aérea, consolidando a excelência da gestão com sustentabilidade.

C. INDICADOR

EOP-04.4: Número de aeroportos adequados ao RBAC 139 - Certificação operacional de aeroportos.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 - 01.
2013 - 20.
2014 - 24.
2015 - 27.

E. RESULTADO ESPERADO

Garantir o Gerenciamento da Segurança Operacional do aeroporto;
Garantir a operação do aeroporto, sem aplicação de penalidades por parte do Órgão Regulador;
Aprimorar os padrões de qualidade dos serviços prestados; e
Contribuir para a implantação do Modelo de Excelência da Gestão Aeroportuária – MEGA.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

O indicador é estabelecido através do número de aeroportos que depositaram o MOPS na Anac no ano subsequente ao ano em que a movimentação de passageiros embarcados e desembarcados foi superior a 1.000.000, conforme item 139.101-a do RBAC 139, acrescido do prazo de 02 anos para que o processo de certificação possa ser concluído, conforme item 139.101-b do RBAC 139.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de aeroportos com Certificado Operacional.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

RBAC 139 – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil que estabelece:

Manual de Operações do Aeroporto - MOPS: documento exigido como parte da solicitação

para obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto. Contém as condições e os padrões e a descrição dos procedimentos executados pelo operador de aeródromo na prestação de seus serviços de modo a garantir a segurança operacional, além de outras providências administrativas.

Certificação Operacional: processo complementar ao de homologação para os aeródromos enquadrados na seção 139.101 deste regulamento, no qual a Anac, após as verificações de conformidade com a legislação em vigor, emite o Certificado Operacional de Aeroporto com titularidade pelo operador de aeródromo, atestando o cumprimento dos requisitos de segurança operacional.

Certificado Operacional de Aeroporto: documento emitido pela Anac, atestando que as condições operacionais do aeroporto estão em conformidade com os requisitos de segurança operacional e com as especificações do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), após conclusão satisfatória do processo estabelecido na subparte B deste regulamento.

Das Sanções (transcrição da subparte 139.215 do RBAC 139)

(a) São sanções cabíveis por inadequação do operador de aeródromo ao disposto em 139.101(b) ou por efeito de suspensão do Certificado Operacional do Aeroporto, cumulativamente:

(1) multa, na previsão da Resolução Anac 25, de 25 de abril de 2008, e suas alterações posteriores;

(2) redução da quantidade de embarques e desembarques para menos de um milhão, ao ritmo não inferior de 20% (vinte por cento) ao ano sobre o excedente observado na data da infração.

(b) São sanções cabíveis por efeito de cancelamento do Certificado Operacional do Aeroporto, cumulativamente:

(1) multa, na previsão da Resolução Anac 25, de 25 de abril de 2008, e suas alterações posteriores;

(2) redução da quantidade de embarques e desembarques para menos de um milhão, ao ritmo não inferior de 50% (cinquenta por cento) ao ano sobre o excedente observado na data da infração

4. UNIDADES DE MEDIDA

Unitário.

5. FONTE DOS DADOS

Os dados serão obtidos a partir da relação de aeroportos do Anexo A do RBAC 139, dos aeroportos que já depositaram o MOPS na Anac e dos aeroportos que foram eleitos para elaborar o citado manual.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhar a realização da atividades/etapas definidas no Detalhamento da Iniciativa.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Gerência de Segurança Operacional – DOSO.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

9.1. Dependências selecionadas para obter a Certificação Operacional, de acordo com o RBAC 139

2012

1. Aeroporto Internacional de Maceió (SBMO)

2013

1. Aeroporto Internacional de Belém (SBBE)
2. Aeroporto de São Paulo / Congonhas (SBSP)
3. Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro / Galeão (SBGL)
5. Aeroporto do Rio de Janeiro / Santos-Dumont (SBRJ)
5. Aeroporto Internacional de Confins (SBCF)
6. Aeroporto de Vitória (SBVT)
7. Aeroporto Internacional de Porto Alegre (SBPA)
8. Aeroporto Internacional de Curitiba (SBCT)
9. Aeroporto Internacional de Florianópolis (SBFL)
10. Aeroporto Internacional de Manaus / Eduardo Gomes (SBEG)
11. Aeroporto Internacional de Cuiabá (SBCY)
12. Aeroporto de Goiânia (SBGO)
13. Aeroporto Internacional de Recife (SBRF)
14. Aeroporto Internacional de Fortaleza (SBFZ)
15. Aeroporto Internacional de Natal (SBNT)
16. Aeroporto Internacional de Salvador (SBSV)
17. Aeroporto de Campo Grande (SBCG)
18. Aeroporto de Foz do Iguaçu (SBFI)
19. Aeroporto de São Luis (SBSL)

2014

1. Aeroporto de Aracaju (SBAR)
2. Aeroporto Internacional de João Pessoa - Presidente Castro Pinto (SBJP)
3. Aeroporto de Navegantes - Ministro Victor Konder (SBNF)
4. Aeroporto de Teresina - Senador Petrônio Portella (SBTE)

2015

1. Aeroporto de Londrina/ Governador José Richa (SBLO)
2. Aeroporto Internacional Porto Velho - Gov. Jorge Teixeira de Oliveira (SBPV)
3. Aeroporto de Uberlândia - Ten. Cel. Aviador César Bombonato (SBUL)

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio Excelência Operacional.

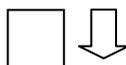
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP – 04: Elevar os padrões de qualidade dos serviços aeroportuários e de nav. Aérea, consolidando a excelência da gestão com sustentabilidade.

C. INDICADOR

EOP-04.5: Percentual de requisitos de governança corporativos atendidos.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 - 100%.

2013 -.

2014 -.

2015 -.

E. RESULTADO ESPERADO

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

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

O indicador mede o percentual de requisitos de Governança Corporativa Novo Mercado da Bovespa, aplicáveis a Infraero, que serão implantados.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

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

Sendo:

RGC – Percentual de requisitos de Governança Coorporativa implementados;

RI – Quantidade de requisitos implementados aplicáveis a Infraero;

RT – Quantidade de requisitos totais aplicáveis a Infraero.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

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

Nível Diferenciado de Governança Corporativa – Novo Mercado: é o segmento especial de listagem na Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA que foi desenvolvido com o objetivo de proporcionar um ambiente de negociação que estimulasse, ao mesmo tempo, o interesse dos investidores e a valorização das companhias. A governança corporativa tem a finalidade de aumentar o valor da sociedade/empresa, facilitar seu acesso ao capital e contribuir para a sua perenidade.

O Novo Mercado é um segmento de listagem destinado à negociação de ações emitidas por companhias que se comprometam, voluntariamente, com a adoção de práticas de governança corporativa adicionais em relação ao que é exigido pela legislação. A principal inovação do Novo Mercado, em relação à legislação, é a exigência de que o capital social da companhia seja composto somente por ações ordinárias. Os requisitos necessários no novo mercado, objetivando a melhoria da qualidade das informações prestadas pela Empresa, são as seguintes, os quais estão destacados os aplicáveis:

	Requisitos	Status
1	Extensão para todos os acionistas das mesmas condições obtidas pelos controladores quando da venda do controle da companhia (<i>tag along</i>).	Aplicável somente para companhias abertas
2	Realização de uma oferta pública de aquisição de todas as ações em circulação, no mínimo, pelo valor econômico, nas hipóteses de fechamento do capital ou cancelamento do registro de negociação no Novo Mercado.	Aplicável somente para companhias abertas
3	Conselho de Administração com mínimo de 5 (cinco) membros e mandato unificado de até 2 (dois) anos, permitida a reeleição. No mínimo, 20% (vinte por cento) dos membros deverão ser conselheiros independentes.	Requisito de competência do Ministério da Defesa - Não aplicável
4	Melhoria nas informações prestadas, adicionando às Informações Trimestrais (ITRs) – documento que é enviado pelas companhias listadas à CVM e à BM&FBOVESPA, disponibilizado ao público e que contém demonstrações financeiras trimestrais – entre outras: demonstrações financeiras consolidadas e a demonstração dos fluxos de caixa.	Trimestral
5	Melhoria nas informações relativas a cada exercício social, adicionando às Demonstrações Financeiras Padronizadas (DFPs) – documento que é enviado pelas companhias listadas à CVM e à BM&FBOVESPA, disponibilizado ao público e que contém demonstrações financeiras anuais – entre outras, a demonstração dos fluxos de caixa.	Anual
6	Divulgação de demonstrações financeiras de acordo com padrões internacionais IFRS ou US GAAP.	Anual
7	Melhoria nas informações prestadas, adicionando às Informações Anuais (IANs) – documento que é enviado pelas companhias listadas à CVM e à BM&FBOVESPA, disponibilizado ao público e que contém informações corporativas – entre outras: a quantidade e características dos valores mobiliários de emissão da companhia detidos pelos grupos de acionistas do Conselho Fiscal, bem como a evolução dessas posições.	Anual
8	Realização de reuniões públicas com analistas e investidores, ao menos uma vez por ano.	Aplicável somente para companhias abertas
9	Apresentação de um calendário anual, do qual conste a programação dos eventos corporativos, tais como assembléias, divulgação de resultados etc.	Anual
10	Divulgação dos termos dos contratos firmados entre a companhia e partes relacionadas.	Aplicável somente para companhias abertas
11	Divulgação, em bases mensais, das negociações de valores mobiliários e derivativos de emissão da companhia por parte dos acionistas controladores.	Aplicável somente para companhias abertas
12	Manutenção em circulação de uma parcela mínima de ações, representando 25% (vinte e cinco por cento) do capital social da companhia.	Aplicável somente para companhias abertas
13	Quando da realização de distribuições públicas de ações, adoção de mecanismos que favoreçam a dispersão do capital.	Aplicável somente para companhias abertas
14	Adesão à Câmara de Arbitragem do Mercado para resolução de conflitos societários.	Aplicável somente para companhias abertas

4. UNIDADES DE MEDIDA - %.

5. FONTE DOS DADOS

Superintendência de Controladoria – DFCT.

6. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Da listagem de requisitos necessários a implantação do nível 2 de Governança Corporativa, enquadram-se o total de 5 (cinco) para a Infraero.

Já foram realizados os itens 4,5,7 e 9. Parte do item 6 já foi implementado com a publicação das demonstrações financeiras conforme estabelecido na Lei das Sociedades por ações (Lei nº 6.404/76) e incorporaram as mudanças introduzidas por intermédios das Leis nº 11.638/07 e 11.941/09 complementadas pelos pronunciamentos do CPC. Será contratada consultoria para avaliação e ajustes no que for necessário para total enquadramento do IFRS.

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



Será considerada meta cumprida quando o percentual de realização dos requisitos for igual ou a 100%.

7. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

8. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

9. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

Corporativa.

10. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

A. PERSPECTIVA/DESAFIO

Desafio da Excelência Operacional.

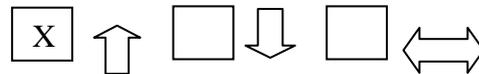
B. OBJETIVO ESTRATÉGICO

EOP-04: Elevar os padrões de qualidade dos serviços aeroportuários e de navegação aérea, consolidando a excelência da gestão com sustentabilidade.

C. INDICADOR

EOP-04.6: Nível de aeroportos Copa com no mínimo nível “c” de serviço da IATA.

C.1 DIREÇÃO DA MELHORIA:



D. META

2012 --.
2013 --.
2014 – 11.
2015 --.

E. RESULTADO ESPERADO

Avaliação do nível de serviço que é prestado aos passageiros nos aeroportos pesquisados, considerando os parâmetros estabelecidos pela IATA.

1. DEFINIÇÃO DO INDICADOR

Nível de serviço, sob o ponto de vista do passageiro está relacionado ao tempo gasto em certo componente do terminal de passageiros (TPS) e ao espaço reservado para esse passageiro nas diversas fases do seu processamento, ou seja, é a qualidade com que o fluxo de bens ou serviços é gerenciado.

A IATA classifica os níveis de serviço, conforme quadro abaixo:

Nível de Serviço	
A	Nível Excelente de Serviço Fluxo na condição livre, sem atrasos e excelente nível de conforto.
B	Alto Nível de Serviço Fluxo em condição estável, pouquíssimos atrasos e alto nível de conforto.
C	Bom Nível de Serviço Fluxo em condição estável, atrasos aceitáveis e bom nível de conforto.
D	Adequado Nível de Serviço Fluxo em condição instável, atrasos aceitáveis para períodos de tempo curto e nível de conforto adequado.
E	Inadequado Nível de Serviço Fluxo em condição instável, atrasos inaceitáveis e inadequado nível de conforto.
F	Inaceitável Nível de Serviço Condição de fluxo e contra-fluxo, saturação do sistema e atrasos excessivos, e inaceitável nível de conforto.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Número de aeroportos.

3. OUTROS CONCEITOS BÁSICOS RELACIONADOS AO INDICADOR

Considera-se nível de serviço, o tempo em que o passageiro, permanece nos diversos canais de processamento, bem como a área disponível para cada pessoa, dentro do aeroporto.

Pela complexidade dos cálculos a serem efetuados com os dados coletados na pesquisa, segue abaixo as fórmulas, bem como algumas tabelas que contem as premissas básicas estabelecidas pela IATA, no que tange à definição de nível de serviço:

$$\text{Peak 30-minute at check-in} = \text{PHP economy class} \times F1 \times F2$$

Where:

- PHP = Peak hour originating passengers — economy class.
- F1 = % of the PHP in the peak 30-minute from table 1.
- F2 = Additional demand generated by the flights departing before and after the peak hour period from table 2.

$$\#CIY = S \times \left(\frac{PTci}{120} \right)$$

Where:

- #CIY = Number of economy class check-in servers assuming common use.
- PTci = Average processing time at check-in in seconds.

$$\#CIJ = \#CIY \times 20\%$$

$$\#CI = \#CIY + \#CIJ$$

Where:

- #CI = Number of check-in servers including business class counters assuming common use.
- #CIY = Number of economy class check-in servers assuming common use.
- #CIJ = Number of business class check-in servers.

$$\text{Peak 10-minute demand} = \#CIY \times \left(\frac{600}{PT_{ci}} \right) \times (1 + \%J)$$

Where:

- #CIY = Number of economy class check-in servers assuming common use.
- PT_{ci} = Average processing time at check-in in seconds.
- %J = % of business class passengers.

Step B: Calculate the number of passport control desks.

$$\#PCD = \text{Peak 10-minute demand from A} \times \left(\frac{PT_{pcd}}{600} \right)$$

Where:

- #PCD = Number of passport control desks.
- PT_{pcd} = Average processing time at passport control in seconds.

$$\text{Max \# Q} = \frac{(\text{MQT} \times \#PCD \times 60)}{PT_{pcd}}$$

Where:

- MQT = Maximum queuing time in minutes.
- #PCD = Number of passport control desks.
- PT_{pcd} = Average processing time at passport control in seconds.

Table F9.2: Level of Service Space Standards (sq. Meter/Occupant) at Check-In for Single Queue

	A	B	C	D	E
1. Few carts and few passengers with check-in luggage (row width 1.2m).	1,7	1,4	1,2	1,1	0,9
2. Few carts and 1 or 2 pieces of luggage per passenger (row width 1.2m).	1,8	1,5	1,3	1,2	1,1
3. High percentage of passengers using carts (row width 1.4m).	2,3	1,9	1,7	1,6	1,5
4. 'Heavy' flights with 2 or more items per passenger and a high percentage of passengers using carts (row width 1.4m).	2,6	2,3	2,0	1,9	1,8

Table F9.3: Space and Speed for Level of Service C

	Space (m ² /pax)	Speed (m/s)
Airside — no carts	1,5	1,3
Public area after check-in — few carts	1,8	1,1
Departure before check-in — carts	2,3	0,9

Table F9.4: Level of Service (A to E) for a Single (Bank) Queue at Passport Control

	A	B	C	D	E
Passport Control (sqm)	1.4	1.2	1.0	0.8	0.6

Table F9.5: Level of Service A to E in Hold Rooms

	A	B	C	D	E
Maximum Occupancy rate	40%	50%	65%	80%	95%

Note: 100% = maximum capacity

Table F9.6: Level of Service (A to E) for Baggage Claim Unit (Retrieval and Peripheral Area)

	A	B	C	D	E
Space standard (m ² /occupant)	2.6	2.0	1.7	1.3	1.0

Note 1: Sustainable capacity is at level of service C.

Note 2: Assuming 40% use of trolleys.

**Table F9.7: Level of Service Maximum Waiting Time Guidelines
(In Minutes)**

	Short to acceptable	Acceptable to long
Check-in Economy	0 — 12	12 — 30
Check-in Business Class	0 — 3	3 — 5
Passport Control Inbound	0 — 7	7 — 15
Passport Control Outbound	0 — 5	5 — 10
Baggage Claim	0 — 12	12 — 18
Security	0 — 3	3 — 7

UNIDADES DE MEDIDA

Em função da classificação dada pela IATA, a unidade de medida é o nível de serviço que varia de A à F, conforme detalhado no item 1 acima.

4. FONTE DOS DADOS

Relatórios obtidos com a pesquisa operacional.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Relatórios e medições de tempo nos diversos canais de processamento, tais como:

- Acesso Terrestre;
- Meio Fio;
- Pax/veículo;
- Tempo de antecedência de chegada ao aeroporto em relação ao voo;
- Tempo de espera e atendimento nos diversos canais de processamento;
- Perfil do passageiro quanto à bagagem de mão e despachada.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

No máximo, anual.

7. RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

DOGP.

8. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA / UNIDADE ORGANIZACIONAL

9. RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendente do Aeroporto e DOGP/Sede.