Relatório de Gestão

2008

Brasília
Março de 2009

Diretoria Executiva
Superintendência de Planejamento e Gestão

SUMÁRIO

1. Identificação 5

2. Objetivos e metas institucionais e/ou programáticos 9

2.1 Responsabilidades institucionais – Papel da unidade na execução das políticas públicas 9

2.2 Estratégia de atuação da unidade na execução das políticas públicas 11

2.3 Programas 23

2.3.1 Programa: 0623 – Segurança de Vôo e Controle do Espaço Aéreo Brasileiro 23

2.3.1.1 Dados Gerais do Programa 23

2.3.1.2 Principais Ações do Programa 24

2.3.1.2.1 Ação: 2041 – Manutenção dos Sistemas de Proteção ao Vôo 24

2.3.1.2.1.1 Dados Gerais da ação 24

2.3.1.3 Resultados das ações 24

2.3.2 Programa: 0631 – Desenvolvimento da Infra-Estrutura Aeroportuária 27

2.3.2.1 Dados Gerais da ação 27

2.3.2.2 Principais Ações do Programa 27

2.3.2.2.1 Ação: 4099 – Manutenção da Infra-Estrutura Aeroportuária 29

2.3.2.2.1.1 Dados Gerais da ação 29

2.3.2.3 Resultados das ações de manutenção 29

2.3.2.4 Principais ações do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 35

2.3.2.4.1 Ação: 1F52 – Construção de Terminal de Passageiros, de Sistemas de Pistas e Pátios, de Estacionamento de Veículos e de Sistema Viário Interno no Aeroporto de Goiânia 35

2.3.2.4.1.1 Dados Gerais da ação 35

2.3.2.4.2 Ação: 1F53 – Construção de Terminal de Passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá 36

2.3.2.4.2.1 Dados Gerais da ação 36

2.3.2.4.3 Ação: 1F54 – Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Santos-Dumont 36

2.3.2.4.3.1 Dados Gerais da ação 36
2.3.2.4.4 Ação: 1F55 – Execução de Terraplanagem, Pavimentação, Drenagem, Sinalização Horizontal e de Obras de Infra-Estrutura de Sistemas de Auxílio e Proteção ao Vôo do Novo Complexo Aeroportuário em São Gonçalo do Amarante 37
2.3.2.4.4.1 Dados Gerais da ação 37
2.3.2.4.5 Ação: 1F56 – Construção do Terminal de Passageiros, de Sistemas de Pistas e Pátios, de Estacionamento de Veículos e Acesso Viário no Aeroporto Internacional de Florianópolis 38
2.3.2.4.5.1 Dados Gerais da ação 38
2.3.2.4.6 Ação: 1F59 – Construção da Segunda Pista de Pouso e do Satélite Sul do Aeroporto Internacional de Brasília 38
2.3.2.4.6.1 Dados Gerais da ação 38
2.3.2.4.7 Ação: 1J93 – Ampliação dos Sistemas de Pistas e Pátios e de Macrodrenagem do Aeroporto Internacional de Curitiba 39
2.3.2.4.7.1 Dados Gerais da ação 39
2.3.2.4.8 Ação: 1J95 – Construção de Terminal de Passageiros, de Torre de Controle e de Sistema de Pista do Aeroporto de Vitória 40
2.3.2.4.8.1 Dados Gerais da ação 40
2.3.2.4.9 Ação: 1J99 – Adequação e Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional de Guarulhos 40
2.3.2.4.9.1 Dados Gerais da ação 40
2.3.2.4.10 Ação: 1M31 – Construção do Terminal de Passageiros, de Pátio de Aeronaves e Acesso Viário no Aeroporto Internacional de Guarulhos 41
2.3.2.4.10.1 Dados Gerais da ação 41
2.3.2.4.11 Ação: 1M32 – Recuperação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional do Galeão 42
2.3.2.4.11.1 Dados Gerais da ação 42
2.3.2.4.12 Ação: 10Z4 – Construção da Segunda Pista do Aeroporto Internacional de Campinas 42
2.3.2.4.12.1 Dados Gerais da ação 42

2.3.2.4.13 Ação: 10Z8 – Revitalização, Modernização e Manutenção do Terminal de Passageiros 1 do Aeroporto Internacional do Galeão 43
2.3.2.4.13.1 Dados Gerais da ação 43
2.3.2.5 Resultados das obras do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 43
2.3.3 Programa: 0807 – Investimento das Empresas Estatais em Infra-Estrutura de Apoio 51
2.3.3.1 Dados Gerais do Programa 51
2.3.3.2 Principais Ações do Programa 51
2.3.3.2.1 Ação: 4102 – Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos - Nacional 51
2.3.3.2.1.1 Dados Gerais da ação 51
2.3.3.2.2 Ação: 4103 – Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento – Nacional 52
2.3.3.2.2.1 Dados Gerais da ação 52
2.3.3.3 Resultados da ações 53
2.4 Desempenho operacional 55
2.4.1 Indicadores da Gestão 55
2.4.1.1 Objetivo Estratégico 1 – Promoção da abertura do capital da Infraero 55
2.4.1.2 Objetivo Estratégico 2 – Fortalecimento do relacionamento com os órgãos do sistema de aviação civil e demais órgãos públicos 59
2.4.1.3 Objetivo Estratégico 3 – Reforço da aplicação dos princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativas e negociais 60
2.4.1.4 Objetivo Estratégico 4 – Aumento da confiança da sociedade 88
2.4.1.5 Objetivo Estratégico 5 – Crescimento da receita operacional bruta em pelo menos 10,8 % ao ano 73
2.4.1.6 Objetivo Estratégico 6 – Melhoria da produtividade da Infraero 98

2.4.1.7 Objetivo Estratégico 7 – Aumento do nível de satisfação dos passageiros, clientes-carga, pilotos, empresas aéreas, concessionários e população das áreas vizinhas dos aeroportos, buscando atingir patamares de excelência até 2012 111
2.4.1.8 Objetivo Estratégico 8 – Aumento do nível de capacitação e satisfação dos empregados, buscando atingir patamares de excelência até 2012 126
2.4.1.9 Objetivo Estratégico 9 – Implantação do novo modelo de gestão até 2010 131
2.4.1.10 Objetivo Estratégico 10 – Manutenção da operacionalidade e da segurança da infra-estrutura existente 135
2.4.1.11 Objetivo Estratégico 11 – Adequação da infra-estrutura às projeções de demanda de transporte aéreo 146
2.4.1.12 Objetivo Estratégico 12 – Implantação de soluções tecnológicas de ponta na Empresa, tornando-a atualizada tecnologicamente até 2012 176
2.4.1.13 Objetivo Estratégico 13 – Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto 179
2.4.1.14 Objetivo Estratégico 14 – Estabelecimento e programação do conjunto dos investimentos com critérios técnicos de retorno financeiro e ênfase na qualidade do gasto 193
2.4.2 Evolução de gastos gerais 197
2.4.3 Desenvolvimento dos Negócios e Serviços 198
2.4.4 Desempenho Social 207
2.4.5 Desempenho Ambiental 212

Anexo: *Critérios para Cálculo dos Indicadores* 215

1. IDENTIFICAÇÃO

✈ **Nome completo e oficial**

Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária – Infraero.

✈ **Natureza jurídica**

Empresa Pública, dotada de personalidade jurídica de direito privado.

✈ **Vinculação ministerial**

Ministério da Defesa.

✈ **Norma de criação e finalidade**

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

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

Finalidade: Implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea, prestar consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação e na construção de aeroportos, bem como realizar quaisquer atividades correlatas ou afins, que lhe forem atribuídas pelo Ministério da Defesa. (Art. 4º Estatuto da Infraero).

✈ **Publicação no DOU do Estatuto da Infraero**

- *Consolidado pela Assembléia Geral Extraordinária em 03/10/2003 – Publicado no Diário Oficial da União nº 211, de 20/10/2003, Seção 1 – páginas 87 a 89.*
- *Alteração dos artigos 6º e 21, § 5º, pela Assembléia Geral Extraordinária em 13/04/2004 – Publicado no Diário Oficial da União nº 99, de 25/05/2004. Seção 1 – páginas 6 e 7.*
- *Alteração do artigo 6º, pela Assembléia Geral Extraordinária em 06/04/2005 – Publicado no Diário Oficial da União nº 77, de 25/04/2005. Seção 1 – página 7.*
- *Alteração do artigo 6º, pela Assembléia Geral Extraordinária em 26/10/2005 – Publicado no Diário Oficial da União nº 218, de 14/11/2005. Seção 1 – página 12.*
- *Alteração do artigo 6º, pela Assembléia Geral Extraordinária em 24/04/2007 – Publicado no Diário Oficial da União nº 95, de 18/05/2007. Seção 1 – página 17.*
- *Alteração do artigo 6º, pela Assembléia Geral Extraordinária em 03/10/2007 – Publicado no Diário Oficial da União nº 211, de 01/11/2007. Seção 1 – página 5/6.*
- *Alteração do artigo 6º e 15, pela Assembléia Geral Extraordinária em 16/04/2008 – Publicado no Diário Oficial da União nº 126, de 03/07/2008, seção 1 – página 17.*

✈ **Número do CNPJ**

00.352.294/0001-10

✈ **Códigos no SIAFI**

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

✈ **Códigos das UJ abrangidas**

Não consolida outras unidades.

✈ **Endereço completo da sede**

Setor Comercial Sul – Quadra 04 – Bloco "A" Nº 58

CEP 70304-902 – Brasília – DF

Telefone: (61) 3312-3222

Fac-símile: (61) 3321-0512

✈ **Endereço da página institucional na Internet**

www.Infraero.gov.br

✈ **Situação da unidade quanto ao funcionamento**

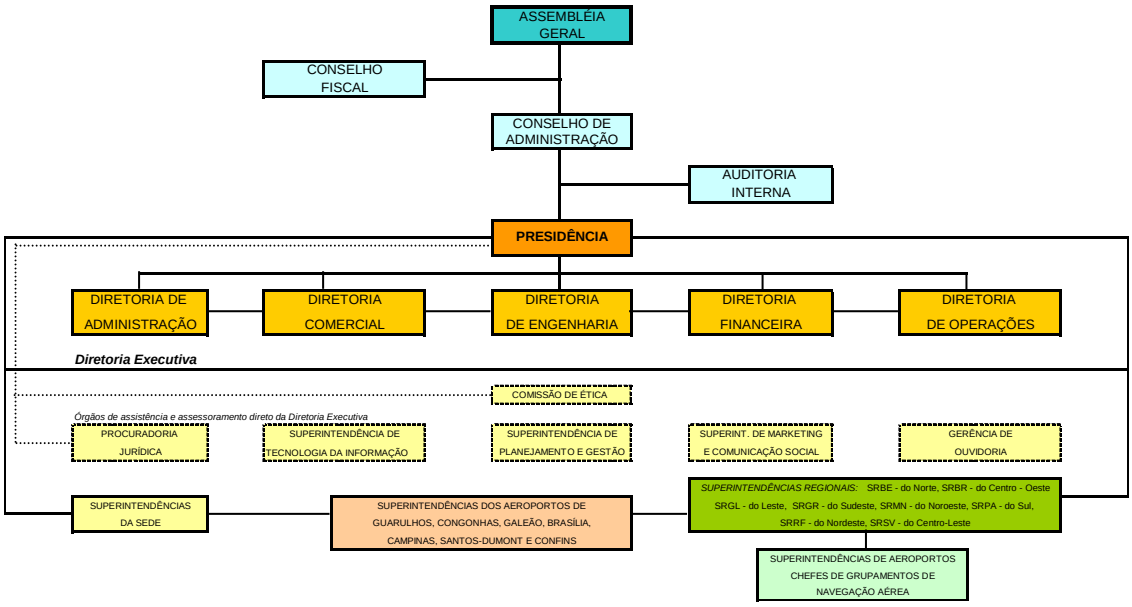
Em funcionamento.

✈ **Função de governo predominante**

Transporte.

✈ **Norma(s) que estabeleceram a estrutura orgânica vigente em 2008**

- Estatuto da Infraero – Seções I a V
- Ato Administrativo Nº 322/SEDE/2001, de 02/03/2001
- Ato Administrativo Nº 464/SEDE/2001, de 10/04/2001
- Ato Administrativo Nº 2071/PR/2007, de 09/11/2007
- Ato Administrativo Nº 361/PR/2008, de 15/02/2008
- Outros Atos Administrativos para regulamentar ajustes pontuais
- NI – 7.01 (DRH)



A rede da Infraero é composta de 67 Aeroportos, 33 Terminais de Logística de Carga e 80 Estações de Apoio à Navegação Aérea. Com Sede em Brasília, está presente em todos os Estados da Federação, congregando uma força de trabalho composta de aproximadamente 29.300 profissionais - orgânicos e terceirizados.

Mapa da Rede Infraero

2. OBJETIVOS E METAS INSTITUCIONAIS E/OU PROGRAMÁTICOS

2.1 Responsabilidades institucionais – Papel da unidade na execução das políticas públicas

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - Infraero é uma Empresa Pública, dotada de personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, vinculada ao Ministério da Defesa, tendo sido constituída nos termos da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972. Sua finalidade é implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea, prestar consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação e na construção de aeroportos, bem como realizar quaisquer atividades correlatas ou afins, que lhe forem atribuídas pelo Ministério da Defesa.

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

Para que possa prover infraestrutura e serviços aeroportuários com segurança, conforto, eficiência e comprometimento com a integração nacional, a atuação da Infraero deve estar harmonizada com os demais elos do sistema de aviação civil, os quais são apresentados na figura seguinte.

Ao investir, administrar, operar e manter 67 aeroportos, e 80 estações de navegação aérea, a Infraero responde por mais de 97% do tráfego aéreo brasileiro. Destaca-se, também, que na rede de aeroportos da Infraero existem 33 terminais de logística de carga, os quais operam com 100% da carga importada pelo modal aéreo. Tal cenário leva a Infraero a ocupar posição de destaque no desenvolvimento social e econômico do país.

2.2 Estratégia de atuação da unidade na execução das políticas publicas

O exercício de 2008 marcou o início de um repensar estratégico da Infraero, materializado no Plano Empresarial 2008-2012, no qual se apresenta a redefinição da identidade corporativa da Empresa.

IDENTIDADE CORPORATIVA

Negócio da Infraero

"Segurança e conforto em infraestrutura aeroportuária."

Missão da Infraero

"Prover infraestrutura e serviços aeroportuários com segurança, conforto, eficiência e comprometimento com a integração nacional."

Visão da Infraero

"Ser reconhecida pela excelência da infraestrutura e dos serviços aeroportuários."

Tendo definido o foco estratégico do seu negócio, e tomando por base a sua missão redefinida, a Infraero estabeleceu 14 objetivos estratégicos a serem perseguidos no período 2008 a 2012, como meio de materializar o alcance da sua Visão de Futuro.

Plano Empresarial 2008-2012
Objetivos Estratégicos

Objetivo estratégico 1:
Promoção da abertura do capital da Infraero.

Objetivo estratégico 2:
Fortalecimento do relacionamento com os órgãos do sistema de aviação civil e demais órgãos públicos.

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

Objetivo estratégico 4:
Aumento da confiança da sociedade.

Objetivo estratégico 5:
Crescimento da receita operacional bruta em pelo menos 10,8 % ao ano.

Objetivo estratégico 6:
Melhoria da produtividade da Infraero.

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

Objetivo estratégico 8:
Aumento do nível de capacitação e satisfação dos empregados, buscando atingir patamares de excelência até 2012.

Objetivo estratégico 9:
Implantação do novo modelo de gestão até 2010.

Objetivo estratégico 10:
Manutenção da operacionalidade e da segurança da infra-estrutura existente.

Objetivo estratégico 11:
Adequação da infra-estrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.

Objetivo estratégico 12:
Implantação de soluções tecnológicas de ponta na Empresa, tornando-a atualizada tecnologicamente até 2012.

Objetivo estratégico 13:
Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

Objetivo estratégico 14:
Estabelecimento e programação do conjunto dos investimentos com critérios técnicos de retorno financeiro e ênfase na qualidade do gasto.

Os objetivos e as respectivas estratégias para a realização da visão de futuro da Empresa definidas no Plano Empresarial 2008-2012 estão harmonizadas com as diretrizes do Governo Federal que visam garantir o desenvolvimento sustentável do Brasil.

Em 2008 a Infraero trabalhou para que suas unidades operacionais atingissem maior nível de excelência na prestação de serviços e modernidade tecnológica. Para isso foram feitas ampliações e reformas a fim de compatibilizar a atual estrutura com futuras demandas de crescimento do setor aéreo, sem perder de vista a necessidade de associar credibilidade, rentabilidade, eficiência, investimento e transparência às operações.

Com uma das melhores estruturas aeroportuárias do mundo, a Infraero ao reformular seu planejamento estratégico, ampliou o foco no conforto e na segurança dos passageiros, dentro de uma visão de futuro empresarial.

Diversos indicadores e iniciativas estratégicas foram definidos pelas áreas da Empresa, visando o cumprimento de cada um dos 14 objetivos do Plano Empresarial 2008-2012. Esses pontos são avaliados e monitorados mensalmente pelo Comitê de Gestão Estratégica (CGE), órgão de assessoramento da Diretoria Executiva responsável por coordenar a implantação e a promoção de um processo dinâmico de gestão estratégica que viabilize o cumprimento dos objetivos da empresa. O monitoramento é um instrumento que ajuda a Infraero a evitar reduções de rentabilidade e eventuais problemas na prestação dos serviços.

Os quadros a seguir apresentam a relação entre os objetivos, indicadores e iniciativas estratégias da Infraero:

Objetivo	Indicador	Metas 2008
1. Promoção da abertura do capital da Infraero.	1.1. "Nível 2 de Governança – Bovespa" (atender aos requisitos)	-
	Iniciativas	
	1.a. Elaborar estudo sobre o marco regulatório do setor de aviação civil e seus impactos na Infraero.	
	1.b. Elaborar proposta de novo modelo de gestão da infra-estrutura aeroportuária sob responsabilidade da Infraero.	
	1.c. Promover o encaminhamento do projeto de lei ao Congresso Nacional até dezembro de 2009.	

Objetivo	Iniciativas
2. Fortalecimento do relacionamento com os órgãos do sistema de aviação civil e demais órgãos públicos.	2.a. Definir a política de relacionamento institucional e sistematizar os procedimentos a serem observados nos aeroportos, nas regionais e na sede da Infraero, com vistas a estruturar a relação institucional com cada um dos órgãos ou entidades.
	2.b. Disseminar a política de relacionamento institucional.

Objetivo	Indicadores	Metas 2008
3. Reforço da aplicação dos princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativas e negociais.	3.1. Estágio das dimensões "Consumidores e Clientes" e "Público Interno" do Instituto Ethos	Avançar 1 estágio
	3.2. Estágio das dimensões "Valores, Transparência e Governança", "Meio Ambiente", "Fornecedores", "Comunidade" e "Governo e Sociedade" do Instituto Ethos	Manter o estágio de 2007, mas avançar na pontuação interna
	3.3. Pontuação nas dimensões do Instituto Ethos	-
	3.4. Parcela de aeroportos com a Licença de Operação em vigor	77%
	3.5. Percentual de redução do consumo de água	2%
	3.6. Dependências com Coleta seletiva de lixo implantada	20% das dependências
	3.7. Valor do Fator de Potência das unidades consumidoras	Maior ou igual a 0,92
	3.8. Percentual de aeroportos com o tratamento ambiental de lâmpadas fluorescentes usadas	100%
	3.9. Número de aeroportos com o consumo de biodiesel implantados	2 aeroportos (B20)
	3.10. Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR)	Acompanhar
	3.11. Eficácia do Tratamento dos Relatos (ETR)	Acompanhar
	Iniciativas	
	3.a. Implantar, em 2008, o Comitê de Responsabilidade Social Empresarial.	
	3.b. Implementar as determinações do Decreto nº 6.029/2007, que institui o Sistema de Gestão da Ética do Poder Executivo Federal.	
	3.c. Estruturar a Secretaria Executiva da Comissão de Ética da Infraero.	
	3.d. Desenvolver mecanismos de monitoramento e avaliação das práticas éticas na Empresa.	
	3.e. Implementar mecanismos para aperfeiçoar, a divulgação, em meio eletrônico, de temas, orientações e informações relacionadas à gestão da ética na Empresa, objetivando permitir maior interatividade com a Comissão de Ética.	
	3.f. Implantar, em 2008, novos índices de consumo de energia elétrica (kWh/pax e kWh/ton carga).	
	3.g. Implantar Sistema Informatizado de Gestão de Licenças na Rede Infraero.	
	3.h. Implantar, em 2008, educação ambiental voltada para o tratamento ambiental de lâmpadas fluorescentes nos aeroportos.	
	3.i. Implantar gestão de relacionamento com o cliente tornando o atendimento mais ágil e personalizado.	
	3.j. Acompanhar, no 2ºsemestre de 2008, o indicador Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR).	
	3.l. Acompanhar, no 2ºsemestre de 2008, o indicador Eficácia do Tratamento dos Relatos (ETR).	
	3.m Promover mudanças no processo de acompanhamento dos relatos enviados para tratamento, aperfeiçoando o tempo de resposta aos relatos.	

Objetivo	Indicadores	Metas 2008
4. Aumento da confiança da sociedade.	4.1. Percentual de redução em relação ao ano anterior das matérias negativas na mídia	20%
	4.2. Percentual das pessoas pesquisadas, que voam no mínimo 5 vezes ao ano, que sabem quem é a Infraero	60%
	4.3. Percentual das pessoas pesquisadas, que voam menos de 5 vezes ao ano, que sabem quem é a Infraero	40%
	4.4. Percentual de aumento da parcela da população que sabe quem é a Infraero e qual o benefíco que gera para a sociedade	10%
	4.5. Percentual de aumento da parcela da população que considera a Infraero transparente	10%
	4.6. Percentual de aumento da avaliação positiva do relacionamento da Infraero com a comunidade	10%

Objetivo	Indicadores	Metas 2008
5. Crescimento da receita operacional bruta em pelo menos 10,8 % ao ano.	5.1. Taxa de crescimento da receita comercial	11,7%
	5.2. Taxa de crescimento da receita de pouso e permanência	20,5%
	5.3. Taxa de crescimento da receita de navegação aérea	0,0%
	5.4. Taxa de crescimento da receita de embarque	4,5%
	5.5. Taxa de crescimento da receita de armazenagem e capatazia	11,7%
	Iniciativas	
	5.a. Mapeamento de oportunidades de negócios internacionais para a Infraero.	
	5.b. Encaminhamento, em 2009, de projeto de lei ao Congresso Nacional para viabilizar a internacionalização da Infraero.	
	5.c. Formação de empregados para agirem como consultores internacionais.	

Objetivo	Indicadores	Metas 2008
6. Melhoria da produtividade da Infraero.	6.1.1. Produtividade (Receita operacional/Nº médio de empregados orgânicos)	Manter
	6.1.2. Produtividade (Receita operacional/Nº médio de empregados terceirizados)	Manter
	6.2.1. Produtividade (UCT/Nº médio de empregados orgânicos)	Manter
	6.2.2. Produtividade (UCT/Nº médio de empregados terceirizados)	Manter
	6.3. Despesa Operacional por Passageiro e Carga TECA (R$)	Reduzir
	6.4. Nº de aeroportos com o Sistema de Gestão de Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000, certificados	2 aeroportos
	6.5. Nº de aeroportos com o Sistema de Gestão de Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000, mantidos	26 aeroportos
	Iniciativas	
	6.a. Mapear todos os processos finalísticos críticos em 2008.	
	6.b. Elaborar, em 2008, Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.	
	6.c.1. Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.	
	6.c.2. Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.	
	6.c.3. Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.	
	6.c.4. Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.	
	6.c.5. Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.	
	6.c.6. Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.	
	6.d. Revisar os processos para aquisição de bens e serviços, bem como os processos comerciais visando a redução de prazos, até dezembro de 2008.	
	6.e. Revisar os principais processos de apoio.	
	6.f. Estender o Programa de Eficiência Logística nos principais terminais de carga da rede Infraero.	
	6.g. Monitorar o absenteísmo.	

Objetivo	Indicadores	Metas 2008
7. Aumento do nível de satisfação dos passageiros, clientes-carga, pilotos, empresas aéreas, concessionários e população das áreas vizinhas dos aeroportos, buscando atingir patamares de excelência até 2012.	7.1.1. Nível de satisfação dos passageiros e 7.1.2 Nível de satisfação das empresas aéreas	Aumentar
	7.1.3. Nível de satisfação dos pilotos	Aumentar
	7.1.4. Nível de satisfação dos concessionários	Aumentar
	7.1.5. Nível de satisfação dos clientes-carga	Aumentar
	7.2. Formalização de acordos de cooperação técnica com prefeituras municipais visando a incorporação do Plano de Zona de Proteção do aeroporto (PZP), do Plano de Zoneamento de Ruído aeronáutico (PZR) e da Área de Segurança Aeroportuária (ASA) nos Planos Diretores Participativos (PDP) dos Municípios por eles abrangidos	8 aeroportos
	7.3. Índice de novos aproveitamentos nas áreas vizinhas aos aeroportos em conformidade com o PZP, PZR e ASA, nos aeroportos com cooperação formal com os Municípios	-
	7.4. Nível de satisfação da população das áreas vizinhas vinculadas aos aeroportos	-
	Iniciativas	
	7.a. Avaliação dos públicos passageiros e empresas aéreas.	
	7.a.1. Elaborar, em 2008, Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, dos públicos passageiros e empresas aéreas.	
	7.a.2. Implementar, em 2008, pelo menos 30% das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para os públicos passageiros e empresas	
	7.a.3. Concluir, em 2009, a implementação das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para os públicos passageiros e empresas aéreas.	
	7.b. Avaliação do público pilotos.	
	7.b.1. Elaborar, em 2008, Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, do público pilotos.	
	7.b.2. Implementar, em 2008, pelo menos 30% das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público pilotos.	
	7.b.3. Concluir, em 2009, a implementação das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público pilotos.	
	7.c. Avaliação do público concessionários.	
	7.c.1. Elaborar, em 2008, Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, do público concessionários.	
	7.c.2. Implementar, em 2008, pelo menos 30% das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público concessionários.	
	7.c.3. Concluir, em 2009, a implementação das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público concessionários.	
	7.d. Avaliação do público clientes-carga.	
	7.d.1. Elaborar, em 2008, Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, do público clientes-carga.	
	7.d.2. Implementar, em 2008, pelo menos 30% das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público clientes-carga.	
	7.d.3. Concluir, em 2009, a implementação das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público clientes-carga.	
	7.e. Realizar, em 2008, pesquisa de avaliação do nível de satisfação dos passageiros, clientes-carga, pilotos, empresas aéreas e concessionários, com uma amostra mais abrangente do que a da pesquisa anterior.	
	7.f. Realizar, em 2009, pesquisa de avaliação da satisfação da população das áreas vizinhas vinculadas aos aeroportos.	
	7.g. Estabelecer cooperação técnica permanente com Estados e Municípios para integração operacional e econômica dos aeroportos com as cidades, para oito aeroportos em 2008.	
	7.h. Promover a incorporação do Plano de Zona de Proteção do aeroporto (PZP), do Plano de Zoneamento de Ruído aeronáutico (PZR) e da Área de Segurança Aeroportuária (ASA) nos Planos Diretores Participativos (PDP) dos Municípios por eles abrangidos, mediante o início do processo de revisão dos PDPs, para oito aeroportos em 2008.	

Objetivo	Indicadores	Metas 2008
8. Aumento do nível de capacitação e satisfação dos empregados, buscando atingir patamares de excelência até 2012.	8.1 Plano de Treinamento (Percentual de implantação das ações de capacitação)	100%
	8.2 Clima Organizacional (Percentual de implantação das ações de melhoria)	-
	Iniciativas	
	8.a. Implementar, em 2008, a Matriz de Competências no subsistema de treinamento, em programa (piloto) corporativo da Diretoria de Operações.	
	8.b. Elaborar, em 2008, plano de implantação da Matriz de Competência no subsistema de avaliação de desempenho.	
	8.c. Elaborar, em 2008, diagnóstico corporativo do clima organizacional da Infraero e correspondente Plano de Ação para melhoria do clima organizacional.	
	8.d. Revitalizar o Programa de Qualidade de Vida a partir de 2009.	

Objetivo	Iniciativas
9. Implantação do novo modelo de gestão até 2010.	9.a. Definir, em 2008, as premissas básicas para revisão do novo modelo de gestão e a correspondente arquitetura organizacional.
	9.b. Definir, em 2008, em conjunto com a Diretoria Executiva, valendo-se inclusive de consultoria externa, o novo modelo de gestão, a correspondente arquitetura organizacional, e a sua estratégia de implantação.
	9.c. Iniciar, em 2009, a implantação do novo modelo.
	9.d. Definir o futuro Projeto Empresarial da Infraero para atender a abertura de capital.

Objetivo	Indicadores	Metas 2008
10. Manutenção da operacionalidade e da segurança da infra-estrutura existente.	10.1. Número de aeroportos com os requisitos atendidos na fase de consulta preliminar do processo de Certificação Operacional (RBHA 139-1001)	7
	10.2. Número de aeroportos com o Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído	8
	10.3. Número de dependências com os requisitos do Manual do Comando da Aeronáutica (MCA 100-12) atendidos	7
	10.4. Tempo médio de espera para inspeção de segurança de embarque de passageiros	-
	10.5. Número de dependências com o Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita implantado	10
	10.6. Percentual de disponibilidade dos subsistemas críticos	-
	Iniciativas	
	10.a. Dar continuidade ao diagnóstico da situação dos aeroportos, com base na Inspeção Operacional Geral (IOG) de cada aeroporto (cinco em 2007 e metade da rede por ano, de 2008 em diante), e definir o Plano de Ação Corretiva (PAC) correspondente.	
	10.b. Executar os Planos de Ação Corretiva (PAC) resultantes das IOGs.	
	10.c. Estabelecer sistema de medição do tempo médio do processo de inspeção de segurança de embarque de passageiro (preparação para a inspeção, inspeção propriamente dita e procedimentos pós-inspeção), em 2008, nos 7 aeroportos com maior movimento de passageiros.	
	10.d. Aprovação do projeto de implantação do Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita, em 2008.	
	10.e. Realizar, em 2008, avaliação e padronização dos critérios utilizados para definição da disponibilidade dos subsistemas críticos.	
	10.f. Prever e prover, progressivamente, meios financeiros, humanos, materiais e treinamento para garantir a disponibilidade da infra-estrutura com níveis de excelência até 2012.	

Objetivo	Indicadores	Metas 2008
11. Adequação da infra-estrutura às projeções de demanda de transporte aéreo.	11.1. Percentual de realização dos investimentos previstos no Plano de Aceleração do Crescimento - PAC	100%
	11.2. Percentual de realização dos investimentos em obras e serviços de engenharia não previstos no PAC	100%
	11.3. Percentual de realização dos investimentos em equipamentos	100%
	11.4. Percentual de realização dos investimentos em informática	100%
	Iniciativas	
	11.a. Concluir estudo de capacidade da Rede de Aeroportos da Infraero.	
	11.b. Aprimorar os processos referentes às projeções de demandas.	
	11.c. Elaborar Plano Aeroportuário Nacional da Rede Infraero.	
	11.d. Elaborar Plano de Investimentos de Longo Prazo (20 anos).	

Objetivo	Iniciativas
12. Implantação de soluções tecnológicas de ponta na Empresa, tornado-a atualizada tecnologicamente até 2012.	12.a. Realizar, em 2008, pesquisa internacional sobre tecnologias aplicadas na operação de aeroportos, em todos os negócios da Empresa, incluíndo segurança e manutenção.
	12.b. Elaborar Plano de Ação para atualização tecnológica na operação de aeroportos, em todos os negócios da Empresa, incluindo segurança e manutenção, e implementá-lo.
	12.c. Estruturar núcleo de pesquisa científica, desenvolvimento tecnológico e estímulo a inovação.

Objetivo	Indicadores	Metas 2008
13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.	13.1. Margem Operacional	17,1%
	13.2. Retorno sobre o Patrimônio Liquído	23,9%
	13.3. EBITDA (R$ milhões)	429,5
	13.4. Percentual de redução dos Custos Indiretos e Despesas Administrativas da Sede em relação à Receita Liquída referente a 2007	3,6%
	13.5. Percentual de redução dos Custos Indiretos do aeroporto em relação a sua Receita Liquída referente a 2007	2,1%
	13.6. Margem Liquída dos Segmentos dos Negócios (Evolução)	Acompanhar
	13.7. Taxa de Inadimplência	2,25%

Objetivo	Iniciativas
14. Estabelecimento e programação do conjunto dos investimentos com critérios técnicos de retorno financeiro e ênfase na qualidade do gasto.	14.a. Sistematizar a prática do estudo de viabilidade técnica, econômica, financeira, ambiental e social de investimentos.
	14.b. Revisar o processo de tomada de decisão de investimentos, prevendo a possibilidade de revisar a modelagem dos projetos em função da sua economicidade e sustentabilidade financeira.
	14.c Identificar tipos de engenharia financeira aplicáveis aos grandes projetos de investimentos da Infraero.
	14.d. Reformulação da Matriz de Investimentos.

O grande desafio da Infraero tem sido compatibilizar o crescente aumento da demanda de passageiros com a manutenção do conforto e da segurança de todos os que utilizam os terminais administrados pela Empresa.

Por isso, a Infraero traçou novas estratégias e objetivos, criando um plano para reforçar cada vez mais a segurança aeroportuária e o conforto dos milhões de usuários que, cada vez mais, utilizam os aeroportos brasileiros.

A Infraero tem o compromisso – e o reafirma – de prover infraestrutura e serviços aeroportuários com segurança, conforto, eficiência e comprometimento com a integração nacional.

Alinhada às diretrizes e ações do Governo Federal, a Infraero tornou-se um pólo de incentivo à geração de empregos em diversos ramos da atividade que exerce e comanda, entre eles, carga área, navegação aérea, operações, segurança e manutenção da infraestrutura aeroportuária.

É um trabalho árduo e de intensa vigilância, no qual a Infraero não pode se descuidar de que, além das medidas na área de segurança, tem de obter ótimo desempenho operacional, comercial, econômico e financeiro, além de seus aspectos sociais e a preservação do meio ambiente.

No ano de 2008 a Infraero realizou investimentos pautada em suas estratégias, as quais se alinham com as do Governo Federal, que visam o desenvolvimento sustentável do Brasil. Com isso, destinaram-se a suprir as necessidades impostas pelo aumento da demanda nos aeroportos brasileiros e à manutenção da qualidade, segurança, conforto e eficiência operacional da rede de aeroportos e unidades de navegação que administra.

As receitas da Empresa são decorrentes da cobrança de tarifas pelos serviços prestados no transporte aéreo, as quais estão assim constituídas: tarifa de embarque de passageiro; de pouso e permanência de aeronaves; de armazenagem e capatazia de carga aérea; e de prestação de serviços de comunicações e auxílios à navegação aérea. Também é parte relevante da receita a arrecadação de valores oriundos do arrendamento de instalações e equipamentos e do aluguel de áreas e espaços. A Infraero, portanto, obtém seus recursos financeiros mediante a cobrança de preços específicos e de tarifas aos usuários do transporte aéreo.

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

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

A rede de 33 Terminais de Logística de Carga administrada pela Infraero registrou em 2008 o volume total de cargas importadas, exportadas e carga nacional de 941.970 toneladas.

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

Apesar da crise, o desempenho econômico da Infraero, em 2008, melhorou em relação ao exercício anterior. O Lucro Líquido antes dos investimentos para União foi de R$ 372,7 milhões, com crescimento de 42,7% em relação a 2007. Após as deduções das obras e serviços de engenharia realizados nos aeroportos com recursos próprios e da participação nos lucros, o lucro do exercício foi de R$ 154 milhões ante ao prejuízo apurado no exercício anterior de R$ 76,3 milhões. No tocante ao resultado operacional, quando comparadas receitas e despesas, obteve-se o lucro bruto de R$ 600,6 milhões, 13,1% acima do montante verificado no mesmo período de 2007.

As receitas brutas cresceram 12,7%, chegando a R$ 2.543,9 milhões. Destacaram-se as receitas de armazenagem e capatazia de R$ 608,9 milhões, com crescimento de 23,1% e concessões de áreas de R$ 700,8 milhões, com 14,2%. A receita de pouso e permanência obteve expressivo crescimento de 23,6% em função das alterações tarifárias ocorridas no Aeroporto de Congonhas. As receitas de embarque e de comunicação e auxílio à navegação aérea cresceram, respectivamente, 3,0% e 5,2%.

Em relação ao custo dos serviços prestados, o crescimento no período foi de 11,5%, chegando ao montante de R$ 1.800,0 milhões em função, principalmente, do crescimento nas despesas de pessoal e dos serviços de terceiros, decorrente do programa de recomposição dos quadros nas áreas operacionais, de segurança e de manutenção. Além disso, verificou-se reajuste salarial de 5,5%. Os serviços públicos, entretanto, apresentaram redução em função da gestão do consumo de água e de energia elétrica. No caso de energia, com a revisão dos contratos de demanda e a redução dos impostos incidentes.

Após um longo período de descompasso entre o crescimento da receita bruta e do custo dos serviços prestados, verificou-se, no exercício, que a receita bruta apresentou crescimento de 12,7%, enquanto os custos dos serviços aumentaram 11,5%.

Em 2008, foram constituídas provisões para prováveis perdas e contingências de R$ 113,2 milhões, com queda de 33,9%. As provisões relativas a devedores duvidosos foram de R$ 51,8 milhões, queda de 62,6%, haja vista a baixa de créditos vencidos a mais de 5 anos, conforme procedimento normativo vigente. Quanto às provisões de ações cíveis e trabalhistas, o montante foi de R$ 61,3 milhões, com aumento expressivo de 87,5%, em face às prováveis perdas de ações em fase de execução e ações julgadas em fase de recurso para instâncias superiores.

Do lucro líquido antes dos investimentos para União de R$ 163,5 milhões foram provisionados dividendos, na forma de juros sobre capital próprio, no valor de R$ 38 milhões e participação dos empregados nos lucros de R$ 9,5 milhões.

2.3 Programas

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

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

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

2.3.1.1 Dados Gerais do Programa

- Tipo de Programa: Finalístico.
- Objetivo Geral: proporcionar circulação segura e eficiente ao tráfego aéreo civil e militar no espaço aéreo sob a jurisdição do Brasil.
- Objetivo Específico: garantir o controle efetivo do espaço aéreo brasileiro, prover a segurança e a eficiência do tráfego aéreo civil e militar, atender ao crescimento do Tráfego Aéreo relativo à aviação doméstica e internacional, acompanhar a evolução tecnológica das aeronaves, dos meios de controle do espaço aéreo e das comunicações do Comando da Aeronáutica, bem como atender às normas e recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional, que sejam de interesse do Brasil.
- Gerente do Programa: Élcio Picchi (Ministério da Defesa).
- Gerente Executivo: Marcos Fiuzza (Ministério da Defesa).
- Responsável pelo programa no âmbito da UJ: Michele Teixeira (Infraero – Coordenadora de ação).
- Indicadores: Percentual do espaço aéreo monitorado e Índice de acidentes aeronáuticos.
- Público-alvo: empresas aéreas, operadores de aeronaves civis e militares, pilotos civis e militares, unidades aéreas das Forças Armadas, usuários ou assinantes dos serviços e sistemas de telecomunicações aeronáuticas, de informações aeronáuticas, de meteorologia aeronáutica, de busca e salvamento e de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

2.3.1.2 Principais Ações do Programa

Os investimentos realizados pela Infraero na Ação 2041 – Manutenção dos Sistemas de Proteção ao Vôo são complementares aos do Comando da Aeronáutica – COMAER, voltados à recomposição e manutenção da infraestrutura implantada (Art. 18 e 21 da Lei Compl. nº 97 e § 6º do Art. 8º da Lei 11.182), decorrentes dos serviços de operação e manutenção da navegação aérea, prestados pela Infraero ao COMAER (Estatuto Social, Inciso II do Art. 9º).

2.3.1.2.1 Ação: 2041 – Manutenção dos Sistemas de Proteção ao Vôo

2.3.1.2.1.1 Dados gerais da ação

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

2.3.1.3 Resultados das ações

As ações de manutenção dos sistemas de proteção ao vôo são executadas de forma direta, sem parcerias e por meio do orçamento de investimentos da Infraero com recursos próprios.

Tabela 2.3.1.3 – Metas e resultados da ação no exercício

AÇÃO	DESCRIÇÃO	2008		
		LOA	REALIZADO	Var %
0623	**PROGRAMA DE PROTEÇÃO AO VÔO E SEGURANÇADO TRÁFEGO AÉREO**	**24.861.855**	**7.812.452**	**31%**
0623.2041.0010	REGIÃO NORTE	3.196.535	500.943	16%
0623.2041.0020	REGIÃO NORDESTE	1.418.049	114.251	8%
0623.2041.0030	REGIÃO SUDESTE	5.371.067	4.450.535	83%
0623.2041.0040	REGIÃO SUL	1.560.350	230.875	15%
0623.2041.0050	REGIÃO CENTRO-OESTE	13.315.854	2.515.848	19%

Na tabela 2.3.1.3, está demonstrada a execução financeira de cada ação. Segue abaixo, considerações a respeito dos resultados de 2008:

- **Região Norte:** Os investimentos realizados na região norte foram de 16% do valor orçado. Foram adquiridos e instalados equipamentos diversos, tais como, transformador trifásico, rádio transceptor, consoles operacionais de navegação aérea, alicate amperímetro, persianas com películas especiais, projetor multimídia, dentre outros, para melhoria das salas de comunicação dos aeroportos e dos Grupamentos de Navegação aérea – GNA

Ocorreram atrasos, nos processos de licitação por motivos de maiores exigência técnicas e formais, e na entrega de equipamentos, onde alguns processos de aquisição foram iniciados no final do exercício e serão implementados no decorrer do exercício de 2009. Podemos citar a aquisição de veículos para apoio a manutenção do GNA's, cabos de antena de DVOR e condicionadores de ar.

- **Região Nordeste:** Realizaram-se na região nordeste 8% do valor previsto para o ano de 2008. Ocorreram atrasos nos processos de licitação por motivos de maiores exigência técnicas e formais e no remanejamento de recursos. Tais processos serão implementados no decorrer do exercício de 2009. Podemos citar a aquisição de centrais de ar condicionado, equipamentos de comunicação e GPS's.

Destaca-se no exercício a aquisição rádios transceptores portáteis, transformares trifásicos a seco, monitores LCD para salas de navegação da região, dentre outros.

• **Região Sudeste:** Os investimentos realizados na região sudeste atingiram 83% do montante previsto. Foram adquiridos e instalados equipamentos diversos, tais como, ar condicionado, consoles para torre de controle, equipamentos de controle de incidência solar, aparelhos de ar condicionado, estação móvel de VHF-FM, relógio protocolador de documento digital para manutenção do sistema de energia, climatização, elevadores, câmeras de segurança, dentre outros para permitir o continuo funcionamento das instalações e equipamentos de navegação aérea.

Ocorreram atrasos nos processos de licitação por motivos de maiores exigência técnicas e formais, ou processos que iniciarem no final do exercício de 2008 e terão sua completa realização no ano de 2009. Citamos os transceptores VHF-AM portátil, sistema anemômetro, sistema digital de gravação, nobreak's, dentre outros.

• **Região Sul:** Os investimentos realizados na região sul foram de 15% do valor orçado. Foram adquiridos e instalados equipamentos diversos, tais como, computadores, softwares para tetômetro, sistema registrador automático de telecomunicações, ar condicionado, binóculos e material de plotagem e implantados sistemas eletros-mecânico em edificações de navegação aérea para manutenção do sistema de energia visando permitir o continuo funcionamento dos equipamentos de navegação aérea.

A baixa realização deve-se a atrasos nos processos de licitação por motivos de maiores exigências técnicas e formais ou atraso na entrega de equipamentos. Citamos kit de aquecimento e banco de baterias para VOR/DME, aparelhos de ar condicionado, monitores de NDB, dentre outros.

• **Região Centro-Oeste:** Foram executados 19% dos investimentos previsto para a Região Centro-Oeste. Podemos destacar a aquisição sistemas de informação para navegação aérea, controladores de instrumentos sintetizados, rádio receptor HF/SSB/AM/CW, instalação de rádio farol, equipamentos de DVOR/DME e sistema de monitoração de funcionamento dos NDB's

A baixa realização deve-se a atrasos nos processos de licitação por motivos de maiores exigência técnicas e formais. Citamos a aquisição de ALS, centrais de áudio, instalação de PAPI's, dentre outros que serão executados no decorrer do exercício de 2009.

As justificativas destas ações foram inseridas no Sistema de Informações das Estatais – SIEST e no SIGPlan no dia 19/01/2009.

2.3.2 Programa: 0631 – Desenvolvimento da Infra-Estrutura Aeroportuária

2.3.2.1 Dados Gerais do Programa

- Tipo de Programa: Finalístico.
- Objetivo Geral: aumentar a capacidade e melhorar a eficiência do sistema de infraestrutura aeroportuária brasileira.
- Objetivos Específicos: proporcionar o desenvolvimento sócio-econômico nacional por meio da continuidade da expansão e modernização da infraestrutura aeroportuária.
- Gerente do Programa: Cleonilson Nicácio Silva (Presidente Infraero).
- Gerente Executivo: Elismar Lopes (Superintende de Controladoria - Diretoria Financeira - Infraero).
- Responsável pelo programa no âmbito da UJ: Corpo dirigente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Indicadores: Percentual do grau de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária.
- Público-alvo: usuários do sistema aeroportuário brasileiro.

2.3.2.2 Principais Ações do Programa

A implementação das ações do programa de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária visa proporcionar o desenvolvimento sócio-econômico nacional por meio da continuidade da expansão e modernização da infraestrutura aeroportuária, apoiando as empresas no escoamento de suas produções, aumentando as opções de acesso ao território nacional, beneficiando a indústria do turismo, promovendo a integração regional como parte essencial da inserção competitiva do país no Mercosul e estabelecendo opções de acesso de aeronaves militares em todo o país como fator de integração, desenvolvimento e defesa nacional. A Infraero possui 40 ações no Programa de Desenvolvimento da Infra-Estrutura Aeroportuária. Detalharemos as ações mais relevantes referentes à manutenção do sistema aeroportuária e as principais obras do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC do Governo Federal, são elas:

- Manutenção da Infra-Estrutura Aeroportuária;
- Construção de Terminal de Passageiros, de Sistemas de Pistas e Pátios, de Estacionamento de Veículos e de Sistema Viário Interno no Aeroporto de Goiânia;
- Construção de Terminal de Passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá;
- Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Santos-Dumont;
- Execução de Terraplanagem, Pavimentação, Drenagem, Sinalização Horizontal e de Obras de Infraestrutura de Sistemas de Auxílio e Proteção ao Vôo do Novo Complexo Aeroportuário em São Gonçalo do Amarante;
- Construção do Terminal de Passageiros, de Sistemas de Pistas e Pátios, de Estacionamento de Veículos e Acesso Viário no Aeroporto Internacional de Florianópolis;
- Construção da Segunda Pista de Pouso e do Satélite Sul do Aeroporto Internacional de Brasília;
- Ampliação dos Sistemas de Pistas e Pátios e de Macrodrenagem do Aeroporto Internacional de Curitiba;
- Construção de Terminal de Passageiros, de Torre de Controle e de Sistema de Pista do Aeroporto de Vitória;
- Adequação e Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional de Guarulhos;
- Construção do Terminal de Passageiros, de Pátio de Aeronaves e Acesso Viário no Aeroporto Internacional de Guarulhos;
- Recuperação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional do Galeão;
- Construção da Segunda Pista do Aeroporto Internacional de Campinas;
- Revitalização, Modernização e Manutenção do Terminal de Passageiros 1 do Aeroporto Internacional do Galeão.

2.3.2.2.1 Ação: 4099 – Manutenção da Infra-Estrutura Aeroportuária

2.3.2.2.1.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Atividade.
- Finalidade: manter e atualizar as instalações aeroportuárias sob a jurisdição da Infraero em condições adequadas de utilização.
- Descrição: pagamento de bens, equipamentos e despesas de serviços essenciais à manutenção das instalações dos aeroportos administrados pela Infraero.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).
- Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DO – Diretoria de Operações e DE – Diretoria de Engenharia.
- Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

2.3.2.3 Resultados das ações de manutenção

Constitui investimentos imprescindíveis à operacionalidade das atividades aeroportuárias, principalmente, quanto aos aspectos voltados à segurança, conforto dos passageiros e dos demais usuários dos aeroportos administrados pela Infraero.

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

Tabela 2.3.2.3 - Metas e resultados da ação no exercício

AÇÃO	DESCRIÇÃO	2008		
		LOA	REALIZADO	Var %
0631	DESENVOLVIMENTO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA			
	MANUTENÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	264.258.360	143.601.380	54%
0631.4099.0010	REGIÃO NORTE	37.956.039	18.138.359	48%
0631.4099.0020	REGIÃO NORDESTE	34.767.130	25.415.731	73%
0631.4099.0030	REGIÃO SUDESTE	123.290.214	73.438.661	60%
0631.4099.0040	REGIÃO SUL	27.515.275	12.422.494	45%
0631.4099.0050	REGIÃO CENTRO-OESTE	40.729.702	14.186.135	35%

Na tabela 2.3.2.3, está demonstrada a execução financeira de cada ação. Segue abaixo, considerações a respeito dos resultados de 2008:

• **Região Norte:** na região norte, os investimentos realizados atingiram 48% do montante previsto. Ocorreram atrasos nos processos licitatórios devido às maiores exigências formais, técnicas e de controle, bem como licitações desertas ou fracassadas, determinações judiciais e fiscalizações do TCU e da auditoria interna da Infraero, que originou a suspensão de processos licitatórios em andamento para ajustar itens relativos à composição das planilhas de preços para contratação de obras e aquisição de equipamentos, tais como: aquisição de plataforma autopropelida articulada, elétrica com controles de elevação e deslocamento para ser utilizada no serviço de limpeza e manutenção do novo terminal de passageiros do Aeroporto de Cruzeiro do Sul, reforma no campo de antenas no Aeroporto de Manaus, adequação de sanitários e calçadas para acessibilidade a passageiros com necessidades especiais no Aeroporto de Palmas, aquisição de escadas rolantes para o Aeroporto de Boa Vista, dentre outros, como o adiamento na aquisição de alguns equipamentos previstos devido ao atraso na conclusão da obra no terminal de passageiros do Aeroporto do Cruzeiro do Sul, ocorrida no final do exercício. Tais investimentos estão previstos para serem realizados no decorrer do exercício de 2009.

Em relação aos equipamentos de segurança aeroportuária, foram adquiridos raios-x para inspeção de bagagens de porão para diversas localidades, porém grande parte das aquisições foram iniciadas no ano de 2008 para conclusão em 2009, como equipamentos de raio-x de mão, ambulâncias do tipo suporte avançado de vida para atendimento pré-hospitalar móvel e

carros de combate a incêndio. Salientamos que os atrasos ocorrem devido ao alto custo, a complexidade e a restrição de fornecimento dos equipamentos, em sua maioria adquiridos por licitações internacionais, os quais demandam incremento de tempo e de etapas licitatórias para sua consecução.

Foram realizadas obras de manutenção para as atividades operacionais e de segurança nos vários aeroportos da região com destaque para as obras para a implantação de equipamentos para o auxílio à navegação (VOR, NDB, DME, ILS) no Aeroporto de Palmas, recuperação do pavimento e pintura da sinalização horizontal do Aeroporto de Macapá, recapeamento da pista de pouso e reforma do balizamento noturno do Aeroporto de Altamira, construção da cobertura autoportante no Teca já existente e construção de elementos estruturais para a reforma do Teca do Aeroporto de Manaus, dentre outros.

• **Região Nordeste:** Os investimentos realizados foram de 73% do montante previsto. Foram investidos recursos no recapeamento e sinalização horizontal da pista de pouso, recuperação da estrutura metálica do telhado do terminal de passageiros e implantação de equipamentos meteorológicos do Aeroporto de São Luis, recuperação de pavimentação asfáltica da pista de pouso e decolagem e contratação das obras e serviços de engenharia para iluminação e interligação do pátio de aeronaves e terminal de passageiros com Teca do Aeroporto de Fortaleza.

Em relação aos equipamentos foram adquiridos desfibriladores externos, tratores e roçadeiras para limpeza das áreas externas, equipamento de credenciamento, geradores com torres de iluminação, bebedouros para deficientes físicos, estações de gerenciamento e monitoramento com circuito de TV para vigilância, câmaras frigoríficas e geladeiras industriais verticais, dentre outros para os diversos aeroportos da região.

Sua total realização não foi possível devido, principalmente, aos atrasos nos processos licitatórios devido às maiores exigências formais, técnicas e de controle, bem como licitações desertas ou fracassadas, determinações judiciais e fiscalizações do TCU e da auditoria interna da Infraero, que originou a suspensão de processos licitatórios em andamento para ajustar itens relativos à composição das planilhas de preços para contratação de obras ou aquisição de equipamentos, como exemplos, recapeamento da pista 10/28 do Aeroporto de São Luis, construção de muro patrimonial no Aeroporto de Ilhéus, fornecimento e montagem de balcões de check-in e balcões de controle de passaportes, inspeção de bagagens e apoio para raio–x no aeroporto de João Pessoa, ativos de rede de telemática para o Aeroporto de Salvador, execução de obras e serviços de engenharia para a implantação do novo complexo aeroportuário da grande Natal em complementação das obras iniciadas pelo 1° BECNST,

aquisição de equipamentos para instalação do sistema de vigilância do novo Teca do Aeroporto de Maceió e longarinas para a sala de embarque do Aeroporto de Recife.

Em relação aos equipamentos de segurança aeroportuária, foram adquiridos raios-x para inspeção de bagagens de porão para diversas localidades, porém grande parte das aquisições foram iniciadas no ano de 2008 para conclusão em 2009, como equipamentos de raio-x de mão, ambulâncias do tipo suporte avançado de vida para atendimento pré-hospitalar móvel e carros de combate a incêndio. Salientamos que os atrasos ocorrem devido ao alto custo, a complexidade e a restrição de fornecimento dos equipamentos, em sua maioria adquiridos por licitações internacionais, os quais demandam incremento de tempo e de etapas licitatórias para sua consecução.

• **Região Sudeste:** Os investimentos realizados 40% abaixo do orçado na Região Sudeste explicam-se, principalmente, pelo atraso nos processos licitatórios devido à complexidade de alguns processos, bem como licitações desertas ou fracassadas e fiscalizações do TCU e da auditoria interna da Infraero, que originou a suspensão de processos licitatórios em andamento para ajustar itens relativos à composição das planilhas de preços, fatos que ocasionaram o aumento do tempo de processamento das licitações. Podemos citar a aquisição de estruturas cantilever para aperfeiçoar o ordenamento de cargas de importação e exportação, ampliação da cobertura do anexo de serviços do Teca e reconstrução da cobertura translúcida do terminal de passageiro do Aeroporto de Campinas, reforma e revitalização do sistema elétrico de baixa tensão do Aeroporto de Jacarepaguá, obra para proteção do morro do radar e campo de antenas do Aeroporto do Galeão, aquisição de solução de controle automático de pesagem para cobrança no Teca do Aeroporto de Guarulhos. Tais empreendimentos serão executados no decorrer do ano de 2009.

Em relação aos equipamentos em geral, ocorreram atrasos nas licitações devido a maiores exigências formais, técnicas e de controle, dentre os quais podemos citar: empilhadeiras, veículos para posto de coordenação móvel e longarinas para sala de embarque do Aeroporto do Galeão, substituição da central de comunicação digital do Aeroporto de Congonhas, sistemas de ar condicionado para o Aeroporto de Confins, dentre outros.

Na área de segurança aeroportuária o alto custo, a complexidade, a restrição no fornecimento de equipamentos e a dificuldade de especificação técnica comprometeram a sua realização. Destaca-se os processos de aquisição de barco de resgate, tipo hovercraft (veículo anfíbio), para operação no Aeroporto do Galeão, cuja abertura do processo licitatório foi solicitada e equipamentos de alta complexidade como ambulâncias e carros de combate a

incêndio, que exigem várias etapas no processo licitatório, tendo a licitação internacional já aprovada e encontram-se em fase de realização de audiência pública, sistema automatizado de inspeção de bagagens e equipamentos de raio-x de mão para diversas localidades, onde parte das aquisições foram iniciadas no ano de 2008 para conclusão em 2009.

Foram realizados na região diversos empreendimentos e aquisição de equipamentos, com destaque para as obras e serviços de infraestrutura para revitalização do sistema de luzes de aproximação da pista de pouso do Aeroporto do Galeão, recuperação da cobertura dos Tecas e infraestrutura e instalação de ILS no Aeroporto de Campinas, recuperação e adequação do enrocamento da cabeceira norte do Aeroporto Santos Dumont, ampliação da pista de pouso do Aeroporto de Uberlândia, reforma e adequação do terminal de passageiros do Aeroporto de Uberaba, fabricação e instalação de sistema de transportadores automatizados para a movimentação de carga do Teca, computadores informativos de vôo, empilhadeiras, máquinas para aplicação de filme PVC para o Teca e terminal de passageiros do Aeroporto de Guarulhos.

• **Região Sul:** Na região sul, os investimentos realizados atingiram 45% do montante previsto. Atrasos nos processos licitatórios devido a maiores exigências formais, técnicas e de controle, bem como licitações desertas ou fracassadas e fiscalizações do TCU e da auditoria interna da Infraero, que originou a suspensão de processos licitatórios em andamento para ajustar itens relativos à composição das planilhas de preços, impossibilitou a realização de alguns investimentos em 2008, tais como: pavimentação de entrada de aeronave e giro em uma ponte de embarque, ampliação de sala de embarque e revitalização da rede de comunicação de dados do Aeroporto de Porto Alegre, reforma completa nas torres irradiantes dos NDB's dos grupamentos de navegação aérea localizadas em Navegantes, Lajes, Araguari e Chapecó, adequação do sistema de vigilância do Teca do Aeroporto de Florianópolis, aquisição de longarinas para a sala de embarque do Aeroporto de Londrina, dentre outros.

Em relação aos equipamentos de segurança aeroportuária, foram adquiridos raios-x para inspeção de bagagens de porão para diversas localidades, porém grande parte das aquisições foram iniciadas no ano de 2008 para conclusão em 2009, como equipamentos de raio-x de mão, ambulâncias do tipo suporte avançado de vida para atendimento pré-hospitalar móvel e carros de combate a incêndio. Salientamos que os atrasos ocorrem devido ao alto custo, a complexidade e a restrição de fornecimento dos equipamentos, em sua maioria adquiridos por licitações internacionais, os quais demandam incremento de tempo e de etapas licitatórias para sua consecução.

Alguns empreendimentos foram executados no decorrer do exercício de 2008 na região, bem como aquisição de equipamentos para segurança e conforto dos passageiros, onde podemos destacar a recuperação da pista de Taxiway e aquisição de mesas e cadeiras para praça de alimentação do Aeroporto de Curitiba, execução de rede de esgoto doméstico e instalação de caixas separadoras de água e óleo bem como a recuperação das valas de drenagem da pista de pouso do Aeroporto de Foz do Iguaçu, reparo emergencial no pavimento da pista de pouso e decolagem do Aeroporto de Navegantes, adequação de área para armazenamento de carga perigosa do Teca do Aeroporto de Londrina, recuperação do sistema de vigilância do Aeroporto de Florianópolis.

• **Região Centro-Oeste:** Os investimentos realizados na região centro-oeste atingiram 35% do valor orçado. Foram executados diversos empreendimentos, onde se destacam a recuperação da sinalização horizontal dos aeroportos de Ponta Porã, Campo Grande e Corumbá, revitalização do sistema de monitoramento de auxílios visuais, reforma da sinalização vertical da pista de pouso, bem como a construção de pista de acesso as concessionárias, Teca e locadoras do Aeroporto de Brasília, construção de cerca patrimonial no Aeroporto de Cuiabá, reformo de abrigo do NDB e revitalização de cerca, alambrado e guaritas do Aeroporto de Goiânia, manutenção de sistemas prediais (água, esgoto e energia) do Aeroporto Internacional de Corumbá.

Em relação aos equipamentos, foram adquiridos detectores manuais de metais para atender os requisitos da IAC 107-1004, fancoletes de 3000 BTUS e splits de 12000 BTUs, medidores de espessura de tinta em decorrência da fiscalização dos serviços de sinalização horizontal de pista e pátios e vias de acesso dos aeroportos da região, câmara frigorífica para utilização no Teca de Campo Grande, alarme áudio visual para os postos de controle e de inspeção de monitores do Aeroporto de Goiânia, dentre outros.

Ocorreram atrasos nos processos de licitação por motivos de maiores exigência técnicas e formais, bem como licitações desertas ou fracassadas e fiscalizações do TCU e da auditoria interna da Infraero, que originou a suspensão de processos licitatórios em andamento para ajustar itens relativos à composição das planilhas de preços, fatos que impossibilitaram a execução de alguns investimentos no decorrer do exercício. Podemos citar: recapeamento da pista de pouso do Aeroporto de Ponta Porã, implantação do projeto de rede Wi-Fi e aquisição de veículo de salvatagem para o Aeroporto de Brasília, aquisição de plataforma elevatória para o Teca do Aeroporto de Cuiabá, dentre outros.

Em relação aos equipamentos de segurança aeroportuária foram adquiridos raios-x para inspeção de bagagens de porão para diversas localidades, porém grande parte das aquisições foram iniciadas no ano de 2008 para conclusão em 2009, como equipamentos de raio-x de mão, ambulâncias do tipo suporte avançado de vida para atendimento pré-hospitalar móvel e carros de combate a incêndio. Salientamos que os atrasos ocorrem devido ao alto custo, a complexidade e a restrição de fornecimento dos equipamentos, em sua maioria adquiridos por licitações internacionais, os quais demandam incremento de tempo e de etapas licitatórias para sua consecução.

As justificativas destas ações foram inseridas no Sistema de Informações das Estatais – SIEST e no SIGPlan no dia 19/01/2009.

2.3.2.4 Principais ações do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC

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

2.3.2.4.1.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.
- Finalidade: prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela Infraero, garantindo a disponibilidade da infraestrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- Descrição: construção do novo terminal de passageiros, pátio de estacionamento de aeronaves, pistas de taxiamento, estacionamento público de veículos, acesso viário, edificações de apoio e demais obras complementares, consultoria e apoio técnico à fiscalização e ações de meio ambiente.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).
- Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto de Goiânia.
- Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

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

2.3.2.4.2.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.
- Finalidade: prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela Infraero, garantindo a disponibilidade da infraestrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- Descrição: construção do novo terminal de passageiros e obras complementares, consultoria e apoio técnico à fiscalização, remanejamento de residências e ações de meio ambiente.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).
- Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto de Macapá.
- Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

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

2.3.2.4.3.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.
- Finalidade: prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela Infraero, garantindo a disponibilidade da infraestrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- Descrição: execução das obras e serviços de engenharia de reforma e ampliação do terminal de passageiros do sistema de pistas e pátios, de obras complementares e da elaboração dos projetos executivos, aquisição de mobiliário e construção do novo alimentador de energia elétrica no Aeroporto Internacional Santos-Dumont.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

- Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).
- Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto de Santos-Dumont.
- Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

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

2.3.2.4.4.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.
- Finalidade: prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela Infraero, garantindo a disponibilidade da infraestrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- Descrição: execução do desmatamento, terraplanagem, pavimentação, drenagem, proteção vegetal, sinalização horizontal e infraestrutura dos sistemas de auxílio e proteção ao vôo e consultoria técnica e apoio à fiscalização das obras no novo Aeroporto Internacional de Natal.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).
- Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto de Natal.
- Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

2.3.2.4.5 Ação: 1F56 – Construção do Terminal de Passageiros, de Sistemas de Pistas e Pátios, de Estacionamento de Veículos e Acesso Viário no Aeroporto Internacional de Florianópolis

2.3.2.4.5.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.
- Finalidade: prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela Infraero, garantindo a disponibilidade da infraestrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- Descrição: elaboração dos projetos e construção do novo terminal de passageiros, pátio de aeronaves, pista de táxi, estacionamento, acesso viário e edificações complementares, consultoria técnica e apoio à fiscalização das obras e estudos ambientais.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).
- Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto de Florianópolis.
- Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

2.3.2.4.6 Ação: 1F59 – Construção da Segunda Pista de Pouso e do Satélite Sul do Aeroporto Internacional de Brasília

2.3.2.4.6.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.
- Finalidade: prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela Infraero, garantindo a disponibilidade da infraestrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- Descrição: Execução das obras e serviços de engenharia bem como a fiscalização para construção da 2ª pista de pouso e do satélite sul, e conector do Aeroporto Internacional de Brasília.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).

• Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto de Brasília.

• Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

2.3.2.4.7 Ação: 1J93 – Ampliação dos Sistemas de Pistas e Pátios e de Macrodrenagem do Aeroporto Internacional de Curitiba

2.3.2.4.7.1 Dados gerais da ação

• Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.

• Finalidade: prover os meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela Infraero, garantindo a disponibilidade da infraestrutura aeroportuária aos usuários do sistema.

• Descrição: Ampliação do sistema de pistas e pátios, infraestrutura, macrodrenagem e obras complementares, consultoria técnica e apoio à fiscalização das obras e estudos ambientais, implantação da pista de táxi "a" até a cabeceira 15, implantação de nova pista de táxi ligando a pista 15/33 ao pátio de aeronaves, ampliação do pátio de aeronaves, prolongamento da pista de pouso 15/33, consultoria técnica e apoio à fiscalização e ações de meio ambiente.

• Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).

• Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto de Curitiba.

• Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

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

2.3.2.4.8.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.
- Finalidade: Prover meios necessários para ampliação e modernização dos aeroportos administrados pela Infraero, garantindo a disponibilidade da infraestrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- Descrição: construção do novo terminal de passageiros, torre de controle, central de utilidades, sistema de pista 01/19 e obras complementares, consultoria técnica, apoio à fiscalização e ações de meio ambiente.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).
- Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto de Vitória.
- Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

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

2.3.2.4.9.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.
- Finalidade: prover meios necessários para adequação da infraestrutura aeroportuária disponível nos aeroportos administrados pela Infraero.
- Descrição: implantação, adequação, ampliação e revitalização do sistema de pátios e pistas, recuperação e revitalização do sistema de macrodrenagem existente, implantação do sistema separador de água/óleo do sistema de macrodrenagem e revitalização do sistema viário existente, consultoria técnica e apoio à fiscalização e ações de meio ambiente.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

- Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).
- Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto de Guarulhos.
- Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

2.3.2.4.10 Ação: 1M31 – Construção do Terminal de Passageiros, de Pátio de Aeronaves e Acesso Viário no Aeroporto Internacional de Guarulhos

2.3.2.4.10.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.
- Finalidade: adequar a infraestrutura aeroportuária do Aeroporto Internacional de Guarulhos às necessidades operacionais visando aumentar a capacidade operacional e adequá-la ao atual movimento e à demanda futura do complexo aeroportuário que comporta o maior número de vôos internacionais e cargueiros do País e da América do Sul, como também será fundamental para a absorção do tráfego aéreo do Aeroporto Internacional de Congonhas.
- Descrição: construção de Terminal de Passageiros 3, Pátio de Aeronaves, edifício garagem, Acesso Viário e consultoria técnica e apoio à fiscalização das obras.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).
- Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto de Guarulhos.
- Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

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

2.3.2.4.11.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.
- Finalidade: Adequar a infraestrutura aeroportuária do aeroporto do Galeão às necessidades operacionais.
- Descrição: recuperação e revitalização da infraestrutura do sistema de pistas e pátios do Aeroporto Internacional do Galeão.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).
- Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto do Galeão.
- Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

2.3.2.4.12 Ação: 10Z4 – Construção da Segunda Pista do Aeroporto Internacional de Campinas

2.3.2.4.12.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.
- Finalidade: prover meios necessários para a melhoria do sistema de pátios e pistas de forma a aumentar a capacidade operacional e adequá-la ao atual movimento e à demanda futura do complexo aeroportuário, garantindo a disponibilidade da infraestrutura aeroportuária aos usuários do sistema.
- Descrição: desapropriação de área e construção da 2ª pista do Aeroporto Internacional Viracopos/Campinas.
- Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.
- Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).
- Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto de Campinas.

• Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

2.3.2.4.13 Ação: 10Z8 – Revitalização, Modernização e Manutenção do Terminal de Passageiros 1 do Aeroporto Internacional do Galeão

2.3.2.4.13.1 Dados gerais da ação

• Tipo: Ação Orçamentária – Projeto.

• Finalidade: prover meios necessários para revitalização, manutenção e modernização dos aeroportos administrados pela Infraero, garantindo a segurança e disponibilidade da infraestrutura aeroportuária aos usuários do sistema.

• Descrição: revitalização, modernização e manutenção do terminal de passageiros 1 e demais instalações de apoio do Aeroporto Internacional do Galeão.

• Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).

• Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: DE – Diretoria de Engenharia e área de engenharia do Aeroporto do Galeão.

• Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

2.3.2.5 Resultados das obras do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC

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

A realização do plano de investimentos previsto para o exercício foi prejudicada pela paralisação dos quatro principais projetos da Empresa em Guarulhos, Vitória, Goiânia e Macapá. Apesar disso, a Empresa iniciou diversos projetos, principalmente, a obra de conclusão do segundo terminal de passageiros do Galeão.

No exercício, a Empresa recebeu aporte de capital do Governo Federal no montante de R$ 78,0 milhões para aplicação em obras constantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC nos aeroportos de Cuiabá, Salvador, Parnaíba e Campinas, além do montante já em caixa do ano de 2007, dos quais foram executados R$ 145,3.

Tabela 2.3.2.5 - Metas e resultados da ação no exercício (todas as ações do programa)

AÇÃO	DESCRIÇÃO	2008			
		LOA		REALIZADO	
0631	DESENVOLVIMENTO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	Financeiro	Físico	Financeiro	Físico
	PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC	1.701.504.524		165.994.277	10%
0631.1F52.0052	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE SISTEMAS DE PISTAS E PATIOS, DE ESTACIONAMENTOS DE VEICULOS E DE SISTEMA VIARIO INTERNO NO AEROPORTO DE GOIÂNIA	69.364.741	16%	-	0%
0631.1F53.0016	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAPA	76.577.998	126%	847.893	1%
0631.1F54.0033	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO SANTOS DUMONT	66.504.817	32%	20.189.049	14%
0631.1F55.0024	EXECUÇÃO DE TERRAPLANAGEM, PAVIMENTAÇÃO, DRENAGEM, SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E DE OBRAS DE INFRA ESTRUTURA DE SISTEMAS DE AUXILIO E PROTEÇÃO AO VOO DO NOVO COMPLEXO AEROPORTUÁRIO EM SÃO GONÇALO DO AMARANTE	51.115.870	48%	5.139.478	5%
0631.1F56.0042	CONTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE SISTEMA DE PISTAS E PATIOS, DE ESTACIONAMENTO DE VEICULOS E ACESSO VIARIO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANOPOLIS	144.340.000	30%	-	0%
0631.1F59.0053	CONSTRUÇÃO DO SATÉLITE SUL DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA	83.680.221	14%	42.925	0%
0631.1F60.0023	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FORTALEZA	10.984.126	20%	9.326.929	17%
0631.1J93.0041	AMPLIAÇÃO DOS SISTEMAS DE PISTAS E PATIOS E DE MACRODRENAGEM DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CURITIBA	77.757.000	52%	10.167	0%
0631.1J95.0032	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE TORRE DE CONTROLE E DE SISTEMA DE PISTA DO AEROPORTO DE VITÓRIA	273.173.595	85%	13.160.018	4%
0631.1J97.0014	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BOA VISTA	2.764.155	49%	2.191.095	39%
0631.1J98.0051	COMPLEMENTAÇÃO DA REFORMA E AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CUIABÁ	22.481.117	34%	-	0%
0631.1J99.0035	ADEQUAÇÃO E AMPLIAÇÃO DO SISTEMA DE PISTAS E PATIOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS	181.807.904	92%	6.421.473	3%
0631.1K00.0035	ADEQUAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS	7.910.463	4%	-	0%
0631.1K02.0026	IMPLANTAÇÃO DE QUATRO PONTES DE EMBARQUE NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE RECIFE	20.500.000	32%	96.720	1%
0631.1K05.0029	AMPLIAÇÃO E READEQUAÇÃO DAS VIAS DE ACESSO EXTERNOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR	28.800.000	99%	23.258.272	80%
0631.1M30.0035	CONSTRUÇÃO DE TORRE DE CONTROLE NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS	10.500.000	54%	143.205	1%
0631.1M31.0035	CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE PATIO DE AERONAVES E ACESSO VIARIO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS	239.226.865	27%	1.719.993	0%
0631.1M32.0033	RECUPERAÇÃO DO SISTEMA DE PISTAS E PATIOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO	67.892.167	95%	11.232.987	16%
0631.1M33.0043	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE CARGAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE	90.000.000	95%	-	0%
0631.1P52.0022	AMPLIAÇÃO E REFORÇO DA PÁTIO E AERONAVES E PISTA DE POUSO/DECOLAGEM DO AEROPORTO DE PARNAÍBA	12.419.416	100%	5.159.210	42%
0631.1P56.0041	AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE CARGA DO AEROPORTO DE CURITIBA	3.145.000	31%	-	0%
0631.1P63.0033	REFORMA DO TERMINAL DE CARGAS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO	3.760.000	60%	72.962	1%
0631.1P68.0032	CONSTRUÇÃO DO NOVO TERMINAL DE CARGAS DO AEROPORTO DE VITÓRIA	1.339.650	2%	-	0%
0631.7J01.0033	REVITALIZAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DOS TERMINAIS DE PASSAGEIROS E DEMAIS INSTALAÇÕES DE APOIO DO AEROPORTO GALEÃO	40.000.000	1%	28.522	1%
0631.10Z4.0035	CONSTRUÇÃO DA SEGUNDA PISTA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS	70.685.893	18%	62.300.513	0%
0631.106A.0053	CONSTRUÇÃO DE VIADUTO SOBRE VIA DE ACESSO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA	10.000.000	83%	-	0%
0631.10Z8.0033	REVITALIZAÇÃO, MODERNIZAÇÃO E MANUTENÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS 1 DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO	32.570.000	33%	4.391.466	2%
0631.1O00.0035	RECUPERAÇÃO E REFORÇO ESTRUTURAL DOS SISTEMAS DE PISTAS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS	2.203.526	7%	261.400	1%
	GRANDES VULTO	5.960.386		5.553.105	93%
0631.1J92.0029	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR - TORRE DE CONTROLE	314.117	2%	-	0%
0631.1J94.0012	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CRUZEIRO DO SUL	5.646.269	9%	5.553.105	9%
	NACIONAL	180.556.619		36.108.032	20%
0631.1F62.0001	ADEQUAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - NACIONAL	180.556.619	385	36.108.032	105
	T O T A L	1.888.021.529		207.655.414	

Na tabela 2.3.2.5, está demonstrada a execução financeira de cada ação que compõe o programa. Segue abaixo, considerações a respeito dos resultados de 2008 das ações mais relevantes, detalhadas nos itens anteriores, que impactaram de forma positiva ou negativa a execução física e financeira do programa:

• **Construção de Terminal de Passageiros, de Sistemas de Pistas e Pátios, de Estacionamento de Veículos e de Sistema Viário Interno no Aeroporto de Goiânia (1F52):** atualmente o aeroporto de Goiânia possui uma capacidade de 600.000 pax./ano e uma área de 7.650 m^2, o investimento fez-se necessário devido ao aumento da demanda de passageiros e aeronaves, como também pelas necessidades de modernização e readequação do atual TPS, considerando a importância deste para a cidade de Goiânia e região de Goiás, e ao atendimento da cidade com um novo e moderno aeroporto. Com a conclusão da obra, a capacidade será de 2.100.000 pax./ano, com geração prevista de 3.600 novos empregos.

Em se tratando de execução financeira, houve paralisação unilateral da obra por parte do consórcio responsável pelo empreendimento desde abril/2007 por motivo da interposição pelo TCU de retenção cautelar. A Infraero notificou o consórcio a manifestar-se formalmente sobre o interesse em retomar as obras sob pena de ser promovida a rescisão contratual e encaminhou ao TCU a composição de preços para análise daquele órgão, em atendimento às suas determinações, visando à conclusão e encerramento do processo.

O Consórcio não aceitou as condições de repactuação e ajuizou Ação Ordinária para rescindir judicialmente o contrato, ressarcir os prejuízos e devolver as retenções, na 5ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.

Consórcio foi notificado pela Infraero acerca da aplicação da penalidade de multa, por inexecução total do contrato e descumprimento do cronograma e ingressou recurso administrativo.

• **Construção de Terminal de Passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá (1F53):** atualmente o aeroporto possui uma capacidade de 170.000 pax/ano, e desde 1995 já registra uma demanda superior a sua capacidade. Destaca-se a importância do Aeroporto Internacional de Macapá, por ser o modal de transporte mais eficiente e de rápido acesso, dada a sua localização geográfica na região amazônica, sendo importante meio de integração nacional do Estado do Amapá com as demais regiões do país. A capacidade do aeroporto será de 700.000 pax/ano com a conclusão da obra e estima-se a geração de 1.000 novos empregos na região.

Em se tratando da execução de 2008 da ação, foram realizados apenas 1% do montante de investimento previsto. Os recursos disponíveis não foram utilizados em sua totalidade em razão da paralisação unilateral da obra por parte do Consórcio responsável desde 09/06/2008, pois a empresa não apresentou as garantias financeiras determinadas pelo TCU. Efetivada a rescisão contratual em 27/11/2008. A conclusão da obra será objeto de nova licitação.

• **Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Santos Dumont (1F54):** as obras no Aeroporto Santos Dumont aumentaram sua capacidade de 3.200.000 pax./ano para 8.500.000 pax./ano, visando atender a demanda operacional.

Foram realizados 30% do montante de investimentos previstos. A parcela contratada da obra de ampliação do terminal de passageiros está concluída em fase de recebimento final. Pendente emissão de termo de recebimento definitivo e pagamento da última parcela devida ao consórcio, em razão de determinação do Ministério Público.

Ainda estão pendentes serviços necessários a conclusão total do empreendimento que será objeto de nova licitação.

• **Execução de Terraplanagem, Pavimentação, Drenagem, Sinalização Horizontal e de Obras de Infra-Estrutura de Sistemas de Auxílio e Proteção ao Vôo do Novo Complexo Aeroportuário em São Gonçalo do Amarante (1F55):** o atual aeroporto de Natal está com sua capacidade no limite, em função da atividade turística. O novo Aeroporto Internacional de Natal, situado no Município de São Gonçalo do Amarante, deverá substituir o aeroporto atual situado no Município de Parnamirim, que será utilizado exclusivamente para operações militares.

A realização de obras e serviços de engenharia do aeroporto de natal em 2008 está 90% abaixo do orçamento previsto devido à necessidade de readequação do convênio para inclusão de itens que possibilitariam sua realização, porém a demora no processo orçamentário destes itens prejudicou sobremaneira o cronograma de realização da obra. Foram executadas 3.000m de terraplanagem da pista de pouso/decolagem, 2.250 m de terraplenagem das pistas de taxiamento e 2.000 m de pavimentação da pista de pouso e decolagem. Foi concluída em novembro/2008 a licitação para contratação de EVTEA para finalização de estudo e tomada de decisão sobre modelo de financiamento para implantação do novo terminal de passageiros e de cargas.

• **Construção do Terminal de Passageiros, de Sistema de Pista e Pátios, de Estacionamento de Veículos e Acesso Viário no Aeroporto Internacional de Florianópolis (1F56):** atualmente o aeroporto de Florianópolis possui uma capacidade de 980.000 pax./ano e uma área de 8.440 m^2, o investimento fez-se necessário vez que o complexo aeroportuário da cidade de Florianópolis encontra-se saturado, ou seja, o atual terminal de passageiros é uma construção antiga, pequena e ultrapassada e que por isso inviabiliza a realização de ampliação e atualizações tecnológicas e operacionais no prédio, para que este possa atender com melhores níveis de conforto e segurança e melhor desempenho operacional à crescente demanda operacional de passageiros. A crescente demanda de passageiros que se verifica nos últimos cinco anos, é impulsionada pela vocação turística da Ilha de Florianópolis e a atratividade econômica que esta vem exercendo nos últimos anos.

Em relação à execução financeira, a obra não foi iniciada no ano de 2008. Primeira licitação (Projeto executivo) instaurada deu deserta. Instaurado novo certame, porém foi adiado sine die para promoção de adequações recomendadas pelo TCU.

• **Construção da Segunda Pista de Pouso e do Satélite Sul do Aeroporto Internacional de Brasília (1F59):** o aeroporto de Brasília possui atualmente capacidade de 7.400.000 pax./ano e com a construção da segunda pista de 3.300 m para absorver a demanda crescente, fez-se necessária a construção do Satélite sul do terminal de passageiros para incremento da capacidade para 11.000.000 pax./ano com a inclusão de mais 9 pontes de embarque, totalizando 22 pontes numa área de 105.200 m$^{2.}$

Em se tratando da execução, a obra não foi iniciada em 2008 devido ao impedimento pelo Congresso Nacional de alocação de recursos orçamentários devido à inclusão no Anexo VI da LOA 2008 apesar do TCU ter se pronunciado que as irregularidades encontradas não impedem a continuidade do projeto e pela indefinição de alternativa a ser adotada para expansão da capacidade do aeroporto. A exclusão do impedimento ocorreu em 16/02/2008. Foi publicado o edital da licitação em 05/06/2008, pretenso licitante impetrou recurso junto ao TCU que determinou à Infraero se abster cautelarmente de praticar quaisquer atos tendentes ao prosseguimento da licitação, até o pronunciamento quanto ao mérito da representação. Em 17/09/2008, por meio do Acórdão 2036/2008-TCU foi autorizada a continuidade da licitação, prejudicando sobremaneira o cronograma de contratação.

• **Ampliação dos Sistemas de Pistas e Pátios e de Macrodrenagem do Aeroporto Internacional de Curitiba (1J93):** a obra no Aeroporto de Curitiba prevê a ampliação do pátio de aeronaves de 82.200 m2 para 101.000 m2, da pista de pouso de 2.215 m para 2.560 m, visando atender a demanda operacional para viabilizar vôos de aeronaves cargueiras para destinos prioritários da indústria e da tendência das empresas aéreas aumentarem o tamanho de suas aeronaves para adequar o crescimento da demanda, otimizando seus custos.

Porém, a obra não foi iniciada no ano de 2008. A licitação iniciada em 23/01/2008 foi revogada em 04/09/2008 devido à necessidade de revisão do projeto executivo do empreendimento para atender recomendações do TCU. Nova licitação programada para 02/02/2009.

• **Construção de Terminal de Passageiros, de Torre de Controle e de Sistema de Pista do Aeroporto de Vitória (1J95):** a construção do novo sistema terminal, com capacidade para 2.100.000 pax./ano, tornou-se necessária para atender a demanda operacional crescente, pela região ser pólo de sustentação alternativo para operações aéreas ao norte do Rio de Janeiro e dar suporte as operações off-shore da Petrobrás, como também visa alavancar o desenvolvimento do Estado. Estima-se a geração de 4.800 novos empregos após a conclusão do empreendimento.

Em relação à execução de 2008, o empreendimento foi apontado pelo TCU com sobrepreço, sendo exigida retenção cautelar e o equacionamento das divergências de preços em componentes da obra, o qual foi entregue em novembro/2007. A obra, paralisada desde Abril/2007, foi retomada pelo consórcio construtor em novembro/2007, o qual apresentou apólices de seguro e fiança bancária para garantia financeira em substituição a retenção cautelar, proposto e aceito pelo TCU.

Foram executados 37% da obra até 28/07/2008, compreendendo a conclusão das fundações e estruturas da Torre de Controle, Grupamento de Navegação Aérea e Edifício do Corpo de Bombeiros e das estacas do TPS e concluída a terraplanagem das obras do pátio de aeronaves em 22/02/2008. Foi proposto ao Consórcio a repactuação do contrato pelos preços estabelecidos pelo TCU em 20/08/2008, sendo solicitado a este a apresentação da proposta de termo aditivo com redução do escopo, considerando apenas as parcelas de serviços que possuem projetos executivos concluídos.

Porém, o consórcio ajuizou ação judicial solicitando a rescisão contratual em 22/12/2008. A Infraero ajuizou Ação de Cumprimentos de Contratos para que o Consórcio dê continuidade a obra em 04/11/2008 e aguarda conclusão do processo.

Tais fatos acabaram ocasionando atraso significativo na execução da obra e baixa realização orçamentária.

• **Adequação e Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional de Guarulhos (1J99):** considerado o principal aeroporto internacional do país, atualmente atua com dois terminais com capacidade para movimentar aproximadamente 17.000.000 pax./ano, além de operar com quase quinhentas operações de pouso e decolagem e dispor do maior terminal de logística de carga aérea internacional da América do Sul. Tendo em vista atender a demanda e proporcionar segurança operacional foi necessária a recuperação da pista de pouso e decolagem, adequando as áreas de rolagem e pátios de aeronaves.

A realização não atingiu o programado em razão da paralisação das obras da pista principal desde 21/03/2008. Foram executadas, até a citada data, a conclusão da construção da Pista de Táxi "Fox" e duplicação da 1ª etapa da Pista de Táxi "Golf", 90% da construção da Pista de Táxi "Alfa", 70% da terraplanagem do pátio remoto, 50% da recuperação e revitalização do sistema de macrodrenagem existente, a conclusão do projeto executivo, a revitalização de 3000 m da pista 27L/09R, a revitalização de 2700 m pista 27R/09L de 3700 m de extensão e a revitalização do sistema viário principal.

Foi proposto ao consórcio a repactuação do contrato pelos preços estabelecidos pelo TCU em 13/08/2008. A Infraero ajuizou Ação Judicial na 6ª Vara Federal em Brasília, com pedido de tutela contra o consórcio visando à retomada das obras aos preços do TCU e ressarcimento dos prejuízos decorrentes da paralisação em 17/11/2008.

• **Construção do Terminal de Passageiros, de Pátio de Aeronaves e Acesso Viário no Aeroporto Internacional de Guarulhos (1M31):** atualmente o Aeroporto de Guarulhos atua com dois terminais com capacidade para movimentar aproximadamente 17.000.000 pax./ano, além de operar com quase quinhentas operações de pouso e decolagem e dispor do maior terminal de logística de carga aérea internacional da América do Sul. Tendo em vista atender a crescente demanda e proporcionar segurança operacional será necessária construção do terminal 3 de passageiros e obras complementares.

A obra para construção do TPS-3 do Aeroporto Internacional de Guarulhos não foi iniciada em 2008, vez que a licença prévia, solicitada a Prefeitura de Guarulhos e ao Governo do Estado de São Paulo só foi obtida em 09/09/2008. Foi publicado o edital de licitação do 1º lote da obra para a contratação do projeto executivo em 09/04/2008, adiado para atender a recomendações do TCU e questionamentos das empresas licitantes com previsão de republicação do edital em 06/04/2009. A licitação do 2º lote da obra para a obra de terraplenagem e pátio de aeronaves foi revogada em 01/10/2008.

Tais fatos acabaram ocasionando atraso significativo na execução da obra e baixa realização orçamentária.

• **Recuperação do Sistema de Pistas e Pátios do Aeroporto Internacional do Galeão (1M32):** a realização do referido projeto visa garantir no Aeroporto Internacional do Galeão as exigências operacionais e de segurança, com a recuperação, reforma e manutenção do atual sistema de pistas e pátios.

Em relação à execução de 2008, a obra foi iniciada somente em setembro/2007, onde a primeira fase da obra da reforma da pista de pouso e decolagem 10/28 foi concluída em 03/06/2008. Foram executados 15% da segunda fase da obra de reforma das pistas de taxiamento e pátio e do sistema elétrico e obras civis até o dia 30/12/2008. A terceira fase da obra para o alargamento das intersecções, a empresa vencedora da licitação declinou em assinar o contrato. A Infraero enviou consulta a 2ª colocada acerca do interesse de assumir o objeto da concorrência, não houve interesse, foi revogada a licitação por meio do Ato Administrativo nº 2878/DA/2008 com previsão de publicação de novo edital até 02/02/2009.

• **Construção da Segunda Pista do Aeroporto Internacional de Campinas (10Z4):** atualmente o Aeroporto de Campinas tem capacidade para movimentar aproximadamente 2.000.000 pax./ano, com pista de 3.240 m, sendo um dos mais importantes em atender a indústria do Estado de São Paulo, sendo necessária sua ampliação para atender a crescente demanda do setor.

Em relação à execução, no exercício de 2008 iniciou-se o processo de desapropriação da área, tendo sido executado 88% dos recursos orçamentários. Teve início o processo de licitação da contratação dos serviços de elaboração dos projetos básicos e executivos.

• **Revitalização, Modernização e Manutenção do Terminal de Passageiros 1 do Aeroporto Internacional do Galeão (10Z8):** a realização do referido projeto visa garantir no Aeroporto Internacional do Galeão as exigências operacionais e de segurança. O terminal de passageiros 1 tem capacidade para movimentar aproximadamente 7.000.000 pax./ano.

Em 2008, as obras de revitalização, modernização e manutenção do terminal de passageiros 1 e demais instalações de apoio foram iniciadas em 15/09/2008. Como as obras estão sendo realizadas com o terminal de passageiros em operação e em várias etapas, o cronograma não está sendo cumprido no ritmo contratado.

As justificativas destas ações foram inseridas no Sistema de Informações das Estatais – SIEST e no SIGPlan no dia 20/01/2009.

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

2.3.3.1 Dados Gerais do Programa

- Tipo de Programa: Apoio Administrativo.
- Objetivo Geral: dotar a área administrativa de condições necessárias para prestar adequado suporte à área operacional.
- Objetivo Específico: Investimento das Empresas Estatais em Infra-Estrutura de Apoio.
- Gerente do Programa: não possui.
- Gerente Executivo: não possui.
- Responsável pelo programa no âmbito da UJ: Michele Teixeira (Infraero – Coordenadora de ação).
- Indicadores: não possui, pois se trata de programa de apoio administrativo.
- Público-alvo: Governo.

2.3.3.2 Principais ações do Programa

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

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

2.3.3.2.1 Ação: 4102 – Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos – Nacional

2.3.3.2.1.1 Dados gerais da ação

- Tipo: Ação Orçamentária – Atividade.

• Finalidade: realizar despesas com manutenção e obras de adequação que prolonguem a vida útil dos bens móveis, veículos, máquinas e equipamentos proporcionando melhor qualidade dos serviços prestados aos usuários.

• Descrição: realização de serviços de manutenção e adequação nos bens móveis, veículos, máquinas e equipamentos de propriedade das empresas estatais que sejam contabilizados no imobilizado.

• Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).

• Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

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

2.3.3.2.2.1 Dados gerais da ação

• Tipo: Ação Orçamentária – Atividade.

• Finalidade: realizar despesas com manutenção e adequação e aquisição de bens nas áreas de informática, informação e teleprocessamento que prolonguem a vida útil dos ativos das respectivas áreas e proporcionem melhor qualidade dos serviços prestados aos usuários.

• Descrição: aquisição de bens e serviços de manutenção e adequação de equipamentos das áreas de informática, informação e teleprocessamento de propriedade das empresas estatais que sejam contabilizados no imobilizado.

• Unidade responsável pelas decisões estratégicas: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Coordenador nacional da ação: Michele de Souza Teixeira (Infraero).

• Unidades Executoras: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero.

• Competências institucionais requeridas para a execução da ação: Lei nº. 5.862 de 12 de Dezembro de 1972 (Lei de Criação da Infraero).

2.3.3.3 Resultados das ações

As citadas ações são executadas de forma direta, sem parcerias e por meio do orçamento de investimentos da Infraero com recursos próprios.

Tabela 2.3.3.3 - Metas e resultados da ação no exercício

AÇÃO	DESCRIÇÃO	2008		
		LOA	REALIZADO	Var %
0807	**PROGRAMA DE INVEST. DAS EMPRESAS ESTATAIS EM INFRA-ESTRUTURA DE APOIO**	**36.624.891**	**17.149.105**	**47%**
0807.4102.0001	MANUTENÇÃO E ADEQUAÇAO DE BENS MÓVEIS, VEÍCULOS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS - NACIONAL	3.660.585	2.139.392	58%
0807.4103.0001	MANUTENÇÃO E ADEQUAÇAO DE ATIVOS DE INFORM., INFORMAÇÃO E TELEPROCESSAMENTO - NACIONAL	32.964.306	15.009.714	46%

Na tabela 2.3.3.3, está demonstrada a execução financeira das ações. Segue abaixo, considerações a respeito do resultado de 2008:

• **Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos - Nacional (4102):** os investimentos realizados nesta ação encontram-se 42% abaixo do valor previsto, principalmente, pela alteração de alguns investimentos que estavam previstos para 2008 e que serão executados em 2009, como por exemplo, a aquisição veículos utilitários para apoio administrativo.

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

• **Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento - Nacional (4103):** nesta ação, os investimentos foram realizados 54% abaixo do orçado em conseqüência de atrasos em licitações como no caso do projeto WI-FI (Redisul) do Aeroporto de Porto Alegre, cujo pagamento está agendado para 12/01/2009, a aquisição de gestão corporativa de TELDECOM e TI a ser instalados no ambiente da Infraero contemplando o fornecimento de softwares, serviços de instalação, customização, treinamento, suporte técnico, licenciamento de softwares com atualização de versão, assim como a aquisição de equipamentos para instalação de painéis de vídeo wall para diversas localidades. Houve também alteração de alguns investimentos previstos para 2008 e transferidos para 2009, tais como, aquisição de DB Switch, impressora laser e multifuncional, microcomputadores para atendimento de

novas necessidades, obra rede sem fio, passivos de rede para terminal reformado do Aeroporto de Boa Vista e do Cruzeiro do Sul cuja realização aguarda a conclusão das obras, dentre outros.

Foram adquiridos computadores, CPU´s, monitores LCD, impressoras laser e multifuncional, equipamentos de rede, storage, switchs, dentre outros, para atualização tecnológicas dos aeroportos e Sede da Infraero.

As justificativas destas ações foram inseridas no Sistema de Informações das Estatais – SIEST e no SIGPlan no dia 20/01/2009.

2.4. Desempenho Operacional

2.4.1 Indicadores da Gestão

2.4.1.1 – Objetivo Estratégico 1: Promoção da abertura de capital da Infraero

Indicador 1.1: "Nível 2 de Governança – Bovespa" (atender aos requisitos).

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: 50% dos requisitos em 2009 e 100% em 2010.
Resultado esperado: Aplicar os padrões e regras de gestão societária estabelecidos nos padrões de Governança Corporativa.

As ações necessárias para aplicação dos padrões e regras de gestão societária estabelecidos nos padrões de Governança Corportativa na Empresa estão em andamento. Os procedimentos necessários ao atingimento da meta, que está prevista para o exercício de 2009, foram levantados e os técnicos da área estão realizando estudos e elaborando as demonstrações financeiras conforme padrões internacionais, bem como efetuando as adaptações necessárias para que a demonstrações atendam a Lei nº 11.638/07 e a Medida Provisória nº 449/08.

Nesse sentido merecem destaque as seguintes ações implementadas e a implementar:

Ordem	Requisitos	Responsável	Data	Status
1	Publicação das Demonstrações Financeiras Padronizadas Trimestrais - ITR - Para o 1º, 2º e 3º Trimestre (Balanço, DRE, Notas Explicativas e Relatório de Revisão Especial da Auditoria Independente)	DFCT	30/7/2009	Implementado em outubro/2008, necessários apenas ajustes para padronização
2	Publicação da Demonstração dos Fluxos de Caixa	DFCT	30/7/2009	Publicação nas Demonstrações Financeiras de 2008
3	Publicação das Demonstrações Financeiras Padronizadas Anual - DFP (Balanço, DRE, Notas Explicativas, Parecer da Auditoria Independente e Relatório da Administração)	DFCT/PRPG	30/7/2009	Elaborado o Relatório Anual 2008 com publicação prevista para 13/3/2009
4	Puclicação das Demonstrações Financeiras Padronizadas ITR e DFP em inglês ou elaboradas de acordo com padrões internacionais	DFCT/PRPG	31/12/2010	
5	Publicação de Relatório Adicional para as Informações Anuais - IAN	DFCT	31/12/2010	
6	Reunião Pública com Analistas	DFCT	31/12/2009	

Iniciativa 1.a: Elaborar estudo sobre o marco regulatório do setor de aviação civil e seus impactos na Infraero.

Responsável: Superintendência de Aeroportuário e de Operações – DOPL.
Situação Atual: Instabilidade do marco regulatório atual e possibilidade de alterações em desfavor da Infraero.
Situação Desejada: Marco regulatório estável que garanta e preserve os interesses da Infraero.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Definir grupo de trabalho p/ realização do estudo	PRPG	Até 30/jun	CF824/PR/2008-R enviada aos Diretores com as informações/procedimentos necessários p/ iniciar o processo de Abertura de Capital. Aguardando retorno com o posicionamento da Diretoria Executiva.
Identificar óbices do atual marco regulatório	GT	Até 11/jul	
Mapeamento dos interesses dos diversos atores do sistema brasileiro de aviação civil	GT	Até 13/ago	
Elabora relatório com sugestões de ajustes no marco regulatório	GT	Até 12/set	
Apresentação à Diretoria Executiva	GT	Até 30/set	

O trabalho foi suspenso em função da celebração do Termo de Cooperação Técnica entre Ministério da Defesa – MD, Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em 28 de agosto de 2008, que tem como objeto a realização de estudos sobre a infraestrutura, governança, regulação e concorrências no setor de aviação civil. A Infraero aguarda a participação e conhecimento das conclusões do estudo.

Iniciativa 1.b: Elaborar proposta de modelo de gestão da infra-estrutura aeroportuária sob responsabilidade da Infraero.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Empresa 100% estatal (estruturação pública).
Situação Desejada: Empresa de capital aberto com controle estatal; Modelo de governança apropriado.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Definição do modelo e agentes externos de apoio	PRPG	2º e 3º trimestre/08	Reunião realizada no MD em 07/jul e aprovada a minuta do convenio entre MD e BNDES p/ avaliação da Abertura de Capital e outros modelos de gestão
Pactuação com BNDES	PR	3º trimestre/08	A Infraero enviou resposta à SAC (CF Nº 22450/PR/2008) concordando com a minuta de convênio para Abertura de Capital
Modelagem do processo – BNDES	PRPG	2º e 3º trimestre/08	
Desenvolvimentos dos trabalhos	PRPG	4º trimestre/08	

O trabalho foi suspenso em função da celebração do Termo de Cooperação Técnica entre Ministério da Defesa – MD, Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em 28 de agosto de 2008, que tem como objeto a realização de estudos sobre a reestruturação da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – Infraero. A Infraero aguarda a participação e conhecimento das conclusões do estudo.

Iniciativa 1.c: Promover o encaminhamento do projeto de lei ao Congresso Nacional até dezembro de 2009.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Situação Atual: Proposta do Governo Federal de abertura de capital da Infraero.
Situação Desejada: Abertura do capital da empresa até dezembro de 2009.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Levantar os requisitos necessários para elaboração do projeto de lei de abertura do capital	DFCT	30/06/2008	Aguardando definição.
Submeter proposta de projeto de lei para apreciação da PRPJ	DFCT	31/07/2008	Aguardando definição.
Submeter proposta de projeto de lei para apreciação da Diretoria	DFTC	31/08/2008	Aguardando definição.
Encaminhar proposta do Ministério da Defesa	DFCT	31/10/2008	Aguardando definição.

Há algumas ações do Governo voltadas à participação do capital privado na infra-estrutura aeroportuária, porém parece não haver uma definição clara em relação ao modelo a ser adotado até o momento.

O Governo Federal, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, publicou edital para contratação de consultoria para elaboração de estudo para reestruturação da Empresa e análise de viabilidade da abertura de capital.

Desta forma, deverá ser aguardada a conclusão dos estudos que definirão os procedimentos necessários para a transformação da Infraero em companhia aberta, bem como a proposição de modelos alternativos de gestão e/ou configurações empresariais.

2.4.1.2 – Objetivo Estratégico 2: Fortalecimento do relacionamento com os órgãos do sistema de aviação civil e demais órgãos públicos

Iniciativa 2.a: Definir a política de relacionamento institucional e sistematizar os procedimentos a serem observados nos aeroportos, nas regionais e na sede da Infraero, com vistas a estruturar a relação institucional com cada um dos órgãos ou entidades.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Informalidade e pessoalidade no relacionamento da Infraero com as entidades do sistema de aviação civil e demais órgãos públicos.
Situação Desejada: Fortalecimento do relacionamento institucional.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Indicação de advogado para assistir o Grupo	PR	31/10/2008	Concluído
Definição dos conflitos e obrigações da Infraero junto aos órgãos públicos	PRPJ	31/10/2008	Processo encaminhado pelo Presidente da Infraero ao Superintendente da PRPG, para efetuar os esclarecimentos à PRPJ
Definição e desmembramento das atribuições de cada membro do Grupo do Trabalho	Grupo	23/10/2008	Concluído
Levantamento dos dados relacionados a cada área da empresa	Grupo	24/10 a 31/20/2008	Concluído
Adequação do Ato Administrativo inicial que criou o Grupo de Trabalho	Coordenador do Grupo	03/11/2008	Concluído
Visita aos aeroportos de GL e GR para levantamento de informações	Grupo	Nov/08	Concluído
Consolidação dos dados levantados	Grupo	Dez/08	Em andamento
Elaboração de minutas para discussão	Grupo	Jan/08	Previsto
Encaminhamento de Relatório ao Presidente da Infraero	Grupo	Até 14/02/09	Previsto

As principais etapas/atividades previstas para 2008 foram realizadas no prazo previsto, com exceção da etapa de "Consolidação dos dados levantados" que encontra-se em andamento.

Iniciativa 2.b: Disseminar política de relacionamento institucional.

Responsável: PRMC.

Previsão de realização em 2009.

2.4.1.3 – Objetivo Estratégico 3: Reforço da aplicação dos princípios de Responsabilidade Social Empresarial (RSE) nas práticas administrativas e negociais

Indicador 3.1: Estágio das dimensões "Consumidores e Clientes" e "Público Interno" do Instituto Ethos.

Responsável: Assessoria da Presidência para Desenvolvimento Social – PRAS-Social.
Meta: Avançar um estágio.
Resultado esperado: Fortalecer as práticas da gestão corporativa da Infraero fundamentada nos pilares da Responsabilidade Social Empresarial.

A Infraero busca adotar novos padrões na gestão empresarial, como mais um instrumento para superar os atuais desafios mundiais, cujos impactos na economia, na sociedade e no meio ambiente são de extensa repercussão.

O desafio é imenso, visto que, praticar a Responsabilidade Social Empresarial requer um processo de integração construtivo entre todos os agentes que interagem com a Empresa, baseados nos princípios e valores da própria organização e respeitando as demandas oriundas dos stakeholders, quais sejam: público interno, consumidores e clientes, sociedade, comunidade, fornecedores, governo, meio ambiente, etc.

Nesse sentido, diversas ações foram implementadas no intuito de avançar um estágio nas dimensões "Consumidores e Clientes" e "Público Interno" dos Indicadores Ethos de Responsabilidade Social Empresarial.

No que diz respeito ao público interno a Infraero, além das práticas trabalhistas orientadas pela Organização Internacional do Trabalho – OIT, em 2008, implementou ações em atendimento ao Programa Pró-Equidade de Gênero da Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres, da Presidência da República, que consiste em desenvolver novas concepções na gestão de pessoas e na cultura organizacional, visando alcançar a equidade de gênero no mundo do trabalho.

A primeira ação implementada foi a elaboração e a distribuição da Cartilha Pró-Equidade de Gênero da Infraero, para todos os empregados da rede, sensibilizando-os acerca de conceitos como equidade e igualdade, diferenças biológicas e emocionais entre homens e mulheres, relacionamentos profissionais

nos dias de hoje, postos de trabalho e a distinção de sexo, violência, assédio sexual, assédio moral e diversidade: a grande riqueza humana.

Embora essas ações tenham sido implementadas, não foi possível mensurar o alcance da meta, pois o relatório final dos Indicadores Ethos de Responsabilidade Social Empresarial não foi concluído devido à nova sistemática de elaboração por parte do Instituto Ethos. O relatório comparativo será concluído em maio/2009.

Indicador 3.2: Estágio das dimensões "Valores, Transparência e Governança", "Meio Ambiente", "Fornecedores", "Comunidade" e "Governo e Sociedade" do Instituto Ethos.

Responsável: Assessoria da Presidência para Desenvolvimento Social – PRAS-Social.
Meta: Manter o estágio 2007, mas avançar na pontuação interna.
Resultado esperado: Fortalecer as práticas da gestão corporativa da Infraero fundamentada nos pilares da Responsabilidade Social Empresarial.

A Infraero em 2008 continuou firme na caminhada para fortalecer a gestão corporativa de Responsabilidade Social Empresarial.

Nesse sentido, implementou ações no intuito de manter a Empresa o estágio de 2007, mas avançar na pontuação interna das dimensões "Valores, Transparência e Governança", "Meio Ambiente", "Fornecedores", "Comunidade" e "Governo e Sociedade" dos Indicadores Ethos de Responsabilidade Social Empresarial, das quais se destaca:

- ✓ Foi solicitado à Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME o monitoramento e a identificação de ações necessárias à redução do impacto ambiental. No Balanço Social da Infraero, referente ao exercício 2008, já consta uma das melhorias implementadas (quanto ao estabelecimento de "metas anuais" para minimizar resíduos, o consumo em geral na produção/operação e aumentar a eficácia na utilização de recursos naturais, a empresa cumpre de 76% a 100%);

- ✓ Foi realizada parceria com o objetivo de atender as demandas sociais, ambientais e econômicas, como: redução dos resíduos sólidos em lixões, reaproveitamento de resíduos sólidos, geração de renda e inclusão social e divulgação de processos e produtos ambientalmente saudáveis;

- ✓ Foi solicitado às Superintendências de Licitações e Contratos – DALC e Administração Geral – DAAG a ampliação da regulação e monitoramento dos contratos entre a Infraero e fornecedores/parceiros/terceirizados, no intuito de proibir o trabalho infantil, proibir o trabalho forçado ou análogo ao escravo, proibição de compra ou contratação de fornecedores/parceiros que constem da "Lista Suja de Trabalho Forçado" do Ministério do Trabalho, proibir a aquisição de produtos que estejam em desacordo com as especificações do fabricante, etc;

- ✓ Foi dada continuidade ao Programa Infraero Social, criado para adicionar às suas competências básicas uma atuação ética e socialmente responsável frente às comunidades de baixa renda, situadas no entorno dos aeroportos;

- ✓ Atuou-se para viabilizar parcerias nos mais diversos segmentos da sociedade brasileira. Com iniciativas concretas, ousadas e inovadoras, em benefício das populações mais carentes, adotou uma postura de investir nas comunidades, de forma institucional, fazendo as organizações se tornarem co-responsáveis pelo desenvolvimento das áreas atendidas, propiciando cidadania, educação, saúde, capacitação, geração de renda, qualidade de vida e consciência ambiental.

Embora tenha sido implementadas essas ações, não foi possível mensurar o alcance da meta, pois o relatório final dos Indicadores Ethos de Responsabilidade Social Empresarial não foi concluído devido à nova sistemática de elaboração por parte do Instituto Ethos. O relatório comparativo será concluído em maio/2009.

Indicador 3.3: Pontuação nas dimensões do Instituto Ethos.

Responsável: Assessoria da Presidência para Desenvolvimento Social – PRAS-Social.

Previsão de realização em 2009.

Indicador 3.4: Licença de Operação - LO (obtenção de Licença).

Responsável: Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.
Meta: 77% dos aeroportos.
Resultado esperado: Atingir 100% dos aeroportos com Licença de Operação.

Dependência		Licença de Operação		Realização (%)
		Número de Licenças Previstas para 2008	Número de Licenças Obtidas	
SBBR	Aeroporto de Brasília	1	0	0,00%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	1	1	100,00%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	1	0	0,00%
INFRAERO		3	1	33,33%

A Infraero, em consonância com a legislação brasileira e a sua Política Ambiental, estabeleceu como meta, para o ano de 2008, a conquista de 3 (três) licenças operacionais, visando com isso atingir a marca de 77% (setenta e sete por cento) dos Aeroportos da Rede regularizados, do ponto de vista ambiental, ou seja, com Licença de Operação vigente.

Entretanto, como se sabe, o licenciamento de um empreendimento não depende exclusivamente do empreendedor. Existem fatores intervenientes que influenciam diretamente no prazo de emissão de uma licença, como, por exemplo, o tempo de análise da documentação pelo órgão ambiental, a participação da sociedade no processo de licenciamento, a solicitação de vistas ao processo de licenciamento, bem como a necessidade de estudos complementares, que podem aumentar o prazo para obtenção das licenças.

No ano de 2008, a Infraero tinha como meta licenciar operacionalmente os Aeroportos de Guarulhos, Brasília e Congonhas. Contudo, somente o Aeroporto Internacional de Guarulhos recebeu a Licença de Operação nº 294, emitida em 25/03/2008, elevando o percentual dos seus Aeroportos licenciados para 74,63%.

Quanto ao Aeroporto Internacional de Brasília, o licenciamento operacional não saiu em 2008. No entanto, após o desenvolvimento orgânico do Plano de Gestão Ambiental – PGA do Aeroporto, em 2008, que reduziu o tempo por evitar uma licitação para o desenvolvimento do PGA, o processo de licenciamento iniciado em 2003 encontra-se em curso final.

Quanto ao Aeroporto de Congonhas, que vem de um processo de licenciamento tumultuado, desde 2002, e agravado pelos últimos acidentes que envolveram o Aeroporto e o recebimento de uma multa de R$10.000.000,00, teve seu Estudo de Impacto Ambiental - EIA concluído em dezembro de 2008. A previsão era de entregar o EIA em janeiro de 2008, porém vários fatores como, por exemplo, licitação fracassada, impediram que o EIA fosse entregue ao órgão ambiental no início de 2008, resultando na não emissão da Licença de Operação, já que o EIA é peça fundamental no processo de licenciamento para emissão da Licença.

Entretanto, a empresa contratada para desenvolver o Estudo de Impacto Ambiental – EIA e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, entregou o documento ao Órgão Ambiental em 08/12/2008. A audiência pública conduzida pelo próprio Órgão Ambiental foi realizada em 29/01/2009, estando a Infraero no aguardo de sua aprovação.

Em que pese o trabalho desenvolvido para atingir a meta de obtenção de 3 (três) licenças operacionais, há que se destacar o esforço empreendido para obtenção de outras licenças ou autorizações ambientais de relevante importância para a Infraero.

Além dos diversos diplomas ambientais conquistados em 2008, foram estruturados vários processos de licenciamento de interesse da Empresa, como as obras do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Governo Federal, para respectivas solicitações de licença ambiental.

Indicador 3.5: Percentual de redução do consumo de água.

Responsável: Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.
Meta: 2%.
Resultado esperado: Reduzir o consumo de água per capita nas dependências da Infraero, pela eficientização dos sistemas, atingindo objetivos da Política Ambiental e contribuindo para os objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos.

Dependência	Consumo de Água			Realização (%)
	Meta (Reduzir 2%)	Realizado 2007	Realizado 2008	
SEDE (Meta corporativa)	36,70	37,40	34,58	8,14%

O consumo de água na Infraero no exercício de correspondeu a 3.893.304.873 litros. Esse consumo representa uma redução no consumo corporativo de 5,49%, em comparação ao ano anterior.

O indicador per capita do consumo de água, no ano de 2008, foi de 34,58 litros/passageiro, que representa uma redução de 8,14% em relação ao indicador no ano 2007.

A meta de redução de 2% no indicador, em 2008, em relação ao ano anterior, e estabelecida no Planejamento Empresarial foi superada, portanto, em aproximadamente 6%.

As razões para esta redução podem ser encontradas no empenho das equipes locais, nas Regionais e na Sede, na manutenção das rotinas de inspeção e correção implementadas nos últimos anos, bem como a sensibilização para o tema diante dos diversos trabalhos em curso voltados ao uso racional da água.

Cabe observar que o Aeroporto do Galeão – SBGL apresentou o maior percentual de redução nos últimos anos, dentre todos os outros Aeroportos, graças ao resultado das ações implementadas no âmbito do contrato de concessão da gestão dos recursos hídricos pela empresa Cembra Ductor Novacon – CDN.

Indicador 3.6: Dependências com Coleta seletiva de lixo implantada.

Responsável: Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.
Meta: 20% das dependências.
Resultado esperado: Diminuir o volume de resíduos despejados nos lixões, aumentar vida útil dos aterros e gerar emprego e renda para as Cooperativas de Catadores de lixo reciclável.

Dependência		Coleta Seletiva de Lixo	
		Número de implantações previstas para 2008	Numero de implantações realizadas
SBGL	Aeroporto Galeão	1	1
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	1	0
SBCF	Aeroporto de Confins	1	1
SRBE	Super. Regional do Norte	4	4
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	4	2
SRGL	Super. Regional do Leste	3	3
SRGR	Super. Regional do Sudeste	2	1
SRMN	Super. Regional do Noroeste	4	4
SRPA	Super. Regional do Sul	3	3
SRRF	Super. Regional do Nordeste	6	5
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	3	1
INFRAERO		32	25

A coleta seletiva, no âmbito da Infraero, começou com a constituição das Comissões de Coleta Seletiva, instituídas por Ato Administrativo, conforme exigência do Decreto Nº. 5.940, na Sede e nos Aeroportos.

Dos 32 aeroportos selecionados para a implantação em 2008, 25 implantaram a coleta seletiva de lixo, o que representa 37,31% das dependências.

Além disso, outros seis aeroportos que não estavam previstos na meta, já estão realizado a coleta seletiva, são eles: Brasília, Congonhas, Uberlândia, Bagé, Florianópolis e Porto Alegre. Desta forma, observa-se que a Infraero conta com 31 Aeroportos realizando coleta seletiva, o que representa 46,27% das dependências, superando a meta de 2008. Espera-se que este percentual aumente para 70% até o final de 2009.

Esta atividade veio reduzir significativamente os resíduos gerados nos Aeroportos, bem como reduzir o consumo de água e energia elétrica, além de gerar renda para a comunidade carente.

Na realização da coleta seletiva, destacamos os seguintes Aeroportos:

- ✓ Aeroporto do Galeão – SBGL: No final de 2008, foram coletadas e vendidas 78 toneladas de materiais recicláveis oriundos do sítio aeroportuário. O Projeto Coleta Seletiva do Galeão está gerando renda para 42 pessoas das comunidades do entorno. O Galeão está desenvolvendo mais 2 projetos importantes para o meio ambiente: o primeiro é o Projeto Compostagem, que está sendo realizado pelas equipes de meio ambiente do Galeão e Embrapa Solos, cujo objetivo é instalar e operacionalizar uma unidade piloto de compostagem de resíduos de gramados e restos de alimentos, no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro.
  O segundo projeto é a fabricação de telhas ecológicas a partir de materiais reciclados das embalagens Longa Vida (Tetra Pak). Para isso, o Aeroporto do Galeão está abrindo uma campanha para que os empregados da comunidade aeroportuária façam doações de embalagens Longa Vida, para que sejam trocadas por telhas ecológicas Tetra Pak.
- ✓ Aeroporto de Curitiba – SBCT: No Aeroporto Afonso Pena, em 2008, foram doadas 239,6 toneladas de resíduos recicláveis. Os materiais recicláveis doados pelo Aeroporto correspondem a 37% de material para triagem (lixo de escritório), 17% de papelão, 12% de filme plástico, além de vidros, garrafas pet, copinhos, tetra pak, fios de cobre, sucata de ferro e alumínio. A reciclagem de lâmpadas no Aeroporto de Curitiba, também merece destaque. Desde junho de 2006, um novo sistema de coleta de lâmpadas foi implantado pela empresa paranaense Ambiensys Gestão Ambiental, única empresa no Brasil que possui o uso do Bulbox, um equipamento portátil desenvolvido com tecnologia 100% nacional, capaz de triturar até 1.500 lâmpadas por dia, armazenando seus resíduos: vidro, alumínio, fósforo e mercúrio em um filtro com sistema a vácuo sem riscos de contaminação do ar por gases nocivos e com total segurança na operação. Com esse novo sistema, o aeroporto processa ao ano uma média de 4.144 lâmpadas.

- ✓ Aeroporto Eduardo Gomes/Manaus – SBMN: A equipe de recicladores é formada por 6 pessoas que trabalham em galpão dotado de infraestrutura adequada onde é realizada a triagem manual dos materiais possíveis de comercialização pela Cooperativa. Para incentivar e fortalecer o programa de reciclagem, a Coordenação de Meio Ambiente realiza palestras sobre Educação Ambiental no aeroporto com os empregados, concessionários e terceirizados, orientando sobre as boas práticas na

Gestão de Resíduos, conforme RDC Nº, 56, de 06 de agosto de 2008, e conta também com os conjuntos de lixeiras seletivas instaladas em todos os ambientes do Aeroporto. Em 2008, foram reciclados 122 toneladas de resíduos gerados no complexo aeroportuário. Com esse resultado os ganhos ambientais alcançados foram: criação de emprego e geração de renda às famílias dos "catadores"; menos 122 toneladas de resíduos no aterro sanitário; incentivo à cultura da reciclagem na comunidade aeroportuária; maior relacionamento com a comunidade do entorno; exercício de cidadania e responsabilidade social; fortalecimento da imagem da empresa e do Aeroporto.

- ✓ SEDE: A implantação da Coleta Seletiva está prevista para abril/09, com a distribuição de cartazes e cartilha para os empregados, instalação de lixeiras coletivas por todos os prédios, coletores de papel e coletores de copo descartável. Em princípio, a Sede fará doações de papel e plástico.

Indicador 3.7: Valor do Fator de Potência das unidades consumidoras.

Responsável: Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.
Meta: maior ou igual a 0,92.
Resultado esperado: Serão identificados e diagnosticados os fatores de potência das unidades consumidoras que estiverem com valor abaixo de 0,92. O controle e monitoramento do fator de potência das instalações visam à proposição de soluções para a correção, quando necessária e viável, evitando o pagamento de "multa" junto à concessionária de Energia.

Dependência		Fator de Potência ≥ 0,92		Realização (%)
		Número de dependências avaliadas	Numero de dependências com Fator de Potência ≥ 0,92	
SBBR	Aeroporto de Brasília	1	1	100%
SBGL	Aeroporto Galeão	1	1	100%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	1	1	100%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	1	0	0%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	1	0	0%
SBKP	Aeroporto de Campinas	1	1	100%
SBCF	Aeroporto de Confins	1	1	100%
SRBE	Super. Regional do Norte	9	6	67%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	5	3	60%
SRGL	Super. Regional do Leste	7	4	57%
SRGR	Super. Regional do Sudeste	5	4	80%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	7	5	71%
SRPA	Super. Regional do Sul	12	6	50%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	10	5	50%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	4	2	50%
INFRAERO		66	40	61%

O "fator de potência" é o número que expressa, a cada instante, a relação entre a potência efetivamente utilizada (potência ativa em kW) e a potência total requerida (potência aparente em kVA). O fator de potência é sempre um número entre 0 e 1 (podendo ser também representado por percentual entre 0 e 100%). O fator de potência mostra se a dependência consome energia elétrica adequadamente ou não. Deve-se procurar sempre elevar o fator de potência para aproveitar ao máximo as instalações da dependência.

O acompanhamento deste indicador pelo Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica – GCE possibilita identificar e diagnosticar os fatores de potência das unidades consumidoras que estiverem com valor abaixo de 0,92. O controle e monitoramento do fator de potência das instalações visam à proposição de soluções para a correção, quando necessária e viável, evitando o pagamento de "multas" junto à concessionária de Energia.

O fator de potência deve ser controlado contínua e automaticamente, de modo a evitar a cobrança de "multa" por baixo fator de potência, cujos valores poderão ser relevantes frente ao custo total da fatura de energia elétrica da instalação.

Dentre os Aeroportos da Rede, 61% atingiram a meta empresarial por meio do gerenciamento e/ou aplicação de ações corretivas, neste caso, após a constatação de irregularidade pelo GCE, e encaminhamento da mesma pela Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME à dependência.

Quanto aos demais aeroportos ainda deficitários, estão sendo realizadas ações técnicas, bem como contratações de serviços e aquisição de equipamentos, com a finalidade de corrigir o fator de potência das respectivas unidades consumidoras.

A meta deverá permanecer com a expectativa de 100% dos aeroportos da Rede com suas unidades consumidoras apresentando fator de potência acima de 0,92, fato que deverá ocasionar uma significativa redução de custos à Infraero.

Indicador 3.8: Percentual de aeroportos com o tratamento ambiental de lâmpadas fluorescentes usadas.

Responsável: Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.
Meta: 100%.
Resultado esperado: Melhor tratamento dos resíduos aeroportuários, notadamente no tratamento dos resíduos perigosos provenientes do manuseio de lâmpadas fluorescentes usadas, buscando eliminar os riscos à saúde humana, animais e meio ambiente.

A estratégia utilizada pela Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME para realização do tratamento ambiental de lâmpadas fluorescentes usadas em todos os Aeroportos da Rede consistia na efetivação da contratação de empresa(s) especializada(s) para a execução dos referidos serviços, pelo prazo de 3 anos.

Para a consecução desta contratação, a Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME iniciou a elaboração das especificações técnicas e do Termo de Referência, no primeiro trimestre de 2008, cujo processo compreendia o tratamento de lâmpadas usadas, por Superintendência Regional, o que culminaria na realização de um procedimento licitatório com a possibilidade de oferta de lances para cada uma das Regionais.

A documentação para abertura do processo licitatório foi enviada à avaliação da área engenharia, que, após análise dos aspectos técnicos e orçamentários, somente propiciou o encaminhamento da documentação à área de licitações, para instauração do processo licitatório em 15/07/2008, por meio da CF Nº. 15960/DECC/2008.

Em 06/08/2008, a Superintendência de Licitações e Contratos – DALC encaminhou o processo à Superintendência de Controle Empresarial – PRCL para análise e aprovação da Minuta do Edital.

Em 24/09/2008, a Procuradoria Jurídica, após avaliação da documentação, aprovou a Minuta do Edital, possibilitando a efetivação do Aviso de Licitação.

A licitação foi realizada somente em 07/11/2008, por meio do Pregão Eletrônico Nº. 051/DEME/2008, cujo resultado culminou em sua anulação, pela inabilitação da empresa vencedora do certame, devido à falta de documentação exigida no Edital.

Em 2 de dezembro de 2008, a Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME solicitou a abertura de novo processo licitatório, utilizando-se dos mesmos elementos técnicos presentes no processo licitatório anterior.

Uma vez que o Pregão Eletrônico Nº. 107/DEME/2008 somente pôde ser realizado apenas no início de 2009, a meta empresarial não pôde ser alcançada.

Indicador 3.9: Percentual de aeroportos com o consumo de biodiesel a 20% (B20) implantados.

Responsável: Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.
Meta: 2 aeroportos.
Resultado esperado: Redução do percentual de óleo diesel utilizado em máquinas, equipamentos e frotas de veículos da Infraero, com vistas a reduzir as emissões de gases oriundos da queima do combustível fóssil.

Dependência		Implantação do Consumo de Biodiesel a 20% (B20)		Realização (%)
		Número de implantações previstas para 2008	Número de implantações realizadas	
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	1	0	0,00%
SBKP	Aeroporto de Campinas	1	0	0,00%
INFRAERO		2	0	0,00%

Alinhada às políticas governamentais, a Infraero estabeleceu, como uma das metas empresariais de 2008, a implantação do uso experimental do combustível biodiesel em sua frota cativa, no teor B20 para uso nos Aeroportos de Guarulhos e Campinas. Esta implantação constituiu-se, atualmente, na principal ação dentro do contexto do Programa de Combustíveis e Redução de Emissões Atmosféricas.

Com a implantação do projeto, pretendia-se melhorar a qualidade de vida das áreas circunvizinhas aos Aeroportos por meio da redução das emissões de poluentes, bem como apoiar a política do Governo Federal na utilização do biocombustível.

Assim, o Projeto Biodiesel Infraero foi desenvolvido em três vertentes, as quais originaram os seguintes processos licitatórios ora instaurados: Aquisição de kits de abastecimento para os aeroportos, por pregão eletrônico por sistema de registro de preços (PGE 071/DALC/SEDE2008); Aquisição do biocombustível no teor B20, por um pregão eletrônico por registro de preços (PGE 065/DALC/SEDE/2008); Contratação de empresa especializada em motores de combustão interna para investigação dos motores durante a utilização do biocombustível (PGE 094/DALC/SEDE/2008).

Durante o desenvolvimento do projeto, a Infraero obteve o licenciamento junto ao órgão ambiental do Estado de São Paulo e a autorização da Agência Nacional do Petróleo – ANP para uso experimental de biodiesel B20, ambos itens imprescindíveis para a concretização do projeto.

Os processos licitatórios instaurados foram analisados pelas áreas de fiscalização da Infraero. Durante a análise, foi encaminhada pela Procuradoria Jurídica – PRPJ a documentação às Superintendências de Manutenção e de Operações, com o intuito de se obter parecer sobre o tema, tendo em vista que a frota cativa da Infraero designada para uso com o B20 consistia basicamente de veículos de atendimento operacional e de manutenção.

Utilizando como referência as opiniões restritivas da Diretoria de Operações, com relação ao uso do biodiesel, as quais foram relacionadas na CF CIRC. Nº 26011/DO(DOGP)/2008, as respectivas Superintendências opinaram pela não utilização do biodiesel nos equipamentos utilizados em atividades operacionais, logísticas de cargas, manutenção e de segurança aeroportuária, face aos riscos de impactos operacionais apontados pelas mesmas no Despacho Nº 286/DOMN(MNCO)/2008.

Portanto, a restrição operacional determinada pela Superintendência de Manutenção – DOMN excluiu os veículos que previamente haviam sido designados para a implantação do Projeto Biodiesel Infraero, de forma que a meta empresarial não pôde ser concretizada no ano de 2008. A Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME ainda aguarda definição da Diretoria Executiva da Infraero com relação à continuidade ou interrupção do Projeto Biodiesel Infraero, para o ano de 2009.

Indicador 3.10: Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR).

Responsável: Gerência de Ouvidoria – PROU.
Meta: Acompanhar.
Resultado esperado: Garantir o atendimento a clientes e parceiros em busca da satisfação dos clientes, disponibilizando informações adequadas e confiáveis no prazo proposto.

Dependência		Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR) - %						
		1º Sem de 2008	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
SEDE	Sede	59,5	60,7	57,2	55,8	54,7	47,9	58,6
SBBR	Aeroporto de Brasília	78,8	86,1	78,3	51,4	82,3	76,9	75,1
SBGL	Aeroporto Galeão	64,6	74,2	61,0	68,3	59,6	60,5	74,7
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	49,4	56,1	40,4	42,1	45,3	44,3	55,7
SBSP	Aeroporto de Congonhas	48,1	40,2	40,5	67,8	40,9	23,2	34,8
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	51,6	52,0	29,2	61,1	70,6	60,0	42,1
SBKP	Aeroporto de Campinas	42,1	23,5	85,2	52,0	13,8	11,3	43,6
SBCF	Aeroporto de Confins	51,5	44,9	42,3	82,8	35,1	44,6	33,0
SRBE	Super. Regional do Norte	27,9	54,5	42,6	38,5	57,1	47,1	32,9
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	63,4	77,0	87,2	87,2	77,2	80,6	90,5
SRGL	Super. Regional do Leste	44,2	54,8	51,4	77,3	63,9	45,5	46,7
SRGR	Super. Regional do Sudeste	36,1	62,5	100,0	78,6	33,3	25,0	0,0
SRMN	Super. Regional do Noroeste	60,3	74,2	72,5	78,7	79,3	70,4	78,9
SRPA	Super. Regional do Sul	41,6	48,6	43,8	60,9	41,8	57,8	58,2
SRRF	Super. Regional do Nordeste	63,2	62,9	51,1	49,7	46,8	48,7	38,7
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	27,8	55,3	54,3	48,9	52,6	38,9	35,6
INFRAERO		53,1	57,9	55,9	55,1	52,8	51,1	57,9

Foi realizado em 2008 o acompanhamento do indicador Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR), entretanto a Gerência de Ouvidoria – PROU está disponibilizando as informações do indicador TRR manualmente, com os dados extraídos do Sistema PROUVI.

A readequação do atual Sistema de Ouvidoria para a inclusão do novo indicador para ser gerado automaticamente pelo sistema está em andamento.

Indicador 3.11: Eficácia do Tratamento dos Relatos (ETR).

Responsável: Gerência de Ouvidoria – PROU.
Meta: Acompanhar.
Resultado esperado: Efetivo tratamento dos Relatos de Atendimento e solução do problema, fins evitar sua reincidência.

Os dados para acompanhamento do indicador Eficácia no Tratamento dos Relatos (ETR) não estão disponíveis.

A Gerência de Ouvidoria – PROU não conseguiu disponibilizar os dados do indicador ETR manualmente, pois precisa readequar os parâmetros existentes do Sistema PROUVI. Sem a readequação do sistema, não existe meios de obter os dados para a geração do indicador.

O trabalho de readequação do atual Sistema de Ouvidoria está em andamento.

Verificou-se também que a base metodológica utilizada se mostrou inadequada. Portanto, uma das ações corretivas a implementar será o estudo de nova metodologia para atender a situação desejada. Após esses estudos, os critérios de acompanhamento do indicador serão refeitos.

Iniciativa 3.a: Implantar, em 2008, o Comitê de Responsabilidade Social Empresarial.

Responsável: Assessoria da Presidência para Desenvolvimento Social – PRAS-Social.
Situação Atual: A gestão baseada em RSE não é muito bem compreendida e divulgada na Infraero. As práticas de RSE encontram-se dispersas nas diversas áreas da Empresa.
Situação Desejada: Internalizar e disseminar os conceitos de RSE e consolidar as práticas focadas nesta filosofia.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Realização de Benchmarking	PRAS – Social	Maio a julho/2008	Realizado
Apresentação da primeira minuta	PRAS – Social	Agosto/2008	Apresentado para Assessoria em 11/07/08
Criação do Comitê de RSE com integrantes de diversas áreas da Empresa	PRAS – Social	Setembro/2008	AA Nº 2661/PR/2008 criando o Comitê de RSE
Criação do Regulamento do Comitê de RSE	PRAS – Social e Comitê de RSE	Outubro/2008	Realizado
Elaboração do Plano de Ação para consolidação das ações de RSE já existentes na Empresa e disseminação do conceito de RSE	PRAS – Social e Comitê de RSE	Novembro/2008	Não Realizado

No intuito de internalizar e disseminar os conceitos de Responsabilidade Social Empresarial – RSE primou-se em 2008 pela criação do Comitê de Responsabilidade Social, que tem como objetivo principal promover o nivelamento de conceitos em relação à RSE, pelo menos, nos níveis de Presidência, Diretoria e Superintendentes.

Nesse sentido, as principais etapas previstas para a criação do Comitê foram realizadas, ficando pendente apenas a atividade de elaboração do plano de ação para consolidação das ações de RSE existentes na Empresa e disseminação do conceito de Responsabilidade Social Empresarial. Esta etapa terá continuidade no exercício de 2009.

Iniciativa 3.b: Implementar as determinações do Decreto nº 6.029/2007, que institui o Sistema de Gestão da Ética do Poder Executivo Federal.

Responsável: Comissão de Ética.
Situação Atual: Existência da Comissão de Ética e desenvolvimento das atividades nos termos do Decreto 1.171/94.
Situação Desejada: Adequação das atividades da Comissão de Ética ao estipulado no texto legislativo do Decreto Nº 6.029/2007.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Revisão do Código de Ética e Conduta	Membros da PRCE e Multiplicadores Regionais	Agosto de 2008 a junho de 2009	Ainda não foi iniciada, tendo em vista a recente recomposição dos membros da PRCE. Houve reunião em 15 de agosto com os novos membros da PRCE e os multiplicadores, onde ficou acertada a participação desses últimos no trabalho de revisão. Embora ainda não iniciada, mantemos o prognóstico de realização desta etapa na data prevista.
Inserção da Minuta de revisão do Código em audiência pública na Intranet	Secretária Executiva da PRCE	Novembro e dezembro de 2008	Ação adiada para início de 2009.
Revisão do Regimento Interno da PRCE, com ênfase na sistemática de apuração de denúncias e no papel dos multiplicadores	Membros da PRCE	Agosto a dezembro de 2008	A Comissão de Ética Pública da Presidência da República expediu a Resolução Nº. 10, de 29 de setembro de 2008, que estabelece as normas de funcionamento e de rito processual para as Comissões de Ética Setoriais. Este documento é o balizador para a revisão do regimento Interno a PRCE.
Discussão da Minuta de revisão do Regimento Interno da PRCE	Membros da PRCE e Multiplicadores Regionais	Novembro e dezembro de 2008	Após a aprovação da Resolução Nº 10/CEP/2008 a PRCE tem os elementos necessários à discussão e elaboração da Minuta de Revisão do Regimento Interno.
Encaminhar para aprovação final a proposta do Regimento Interno da PRCE	Presidente e Secretária Executiva da PRCE	Dezembro de 2008	Ação a ser realizada em 2009.
Formalizar a figura dos multiplicadores da Ética nas Superintendências Regionais e dos Facilitadores nos Aeroportos	Presidente e Secretária Executiva da PRCE	Agosto a dezembro de 2008	Ação a ser finalizada em 2009.
Capacitar multiplicadores e facilitadores	Membros da comissão de Ética	Agosto a dezembro de 2008	As ações de capacitação previstas para este ano foram realizadas.
Criar as Comissões Regionais de Ética da INFRAERO	Presidente e Secretária Executiva da PRCE	Durante o ano de 2009	Ação a ser extraída do Plano Empresarial tendo em vista Resolução nº 10/CEP/2008.
Dar continuidade ao processo de difusão educativa da Ética por meio de Seminários Regionais, Painéis de Ética, disciplina em cursos corporativos	Membros da PRCE, multiplicadores e facilitadores	Agosto 2008 a dezembro de 2009	Seminário Regional de Gestão da Ética Pública em SRRF e SBKP, tendo sido dada continuidade ao cronograma de palestras e treinamentos previstos.

Esta iniciativa é bastante extensa e tem várias ações articuladas. Após a publicação do Decreto 6.029/2007 seguiu-se um grande debate sobre as melhores maneiras para implementá-lo, no âmbito da Rede de Ética Pública, composta pela Comissão de Ética Pública - CEP e pelas Comissões de Ética Setoriais, das quais a Comissão de Ética da Infraero faz parte.

A revisão do Regimento Interno e do próprio Código de Ética ficou condicionada à formação de um entendimento comum sobre o Decreto. Neste sentido, o Fórum Nacional de Ética da Empresas Estatais, do qual a Infraero é uma das convenentes fundadoras, teve um papel fundamental no entendimento do tema, culminando na publicação da Resolução Nº 10/CEP/2008, pela Comissão de Ética Pública - CEP, que estabeleceu as normas de funcionamento e de rito processual para as Comissões de Ética Setoriais.

A Comissão de Ética Pública estabeleceu o prazo de seis meses para que as Comissões de ética se adéqüem ao disposto na Resolução.

Quanto as atividade educativas, seguiram o cronograma estabelecido.

As ações realizadas em 2008 atenderam ao cumprimento da iniciativa, tendo em vista a continuidade prevista para 2009.

Iniciativa 3.c: Estruturar a Secretaria Executiva da Comissão de Ética da Infraero.

Responsável: Comissão de Ética.
Situação Atual: As atividades de secretaria da PRCE vêm sendo executadas, assistematicamente, por membro titular da Comissão.
Situação Desejada: Estruturação da Secretaria Executiva da PRCE conforme art. 7º, § 2º, do Decreto 6029/2007.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Fazer gestões junto à Presidência e à PRPG	**Presidente e Secretária Executiva da PRCE**	**Maio e junho de 2008**	Realizada
Organizar a infra-estrutura da Secretaria-Executiva da PRCE	**Secretária Executiva da PRCE**	**Julho e agosto de 2008**	Realizada
Difundir a nova estrutura ao público em geral	**Secretária Executiva da PRCE**	**Setembro e outubro de 2008**	Depende da análise da PRPG e da aprovação final da Diretoria

A Comissão de Ética Pública – CEP, por meio do Decreto 6.029/2007, instituiu o Sistema de Gestão da Ética, que abrange ações preventivas de cunho educativo e de assessoramento, bem como ações apuratórias, que compreendem análise e apuração de denúncias.

A Comissão de Ética da Infraero – PRCE, como todas as demais comissões setoriais, é composta por membros lotados em diversas áreas da Empresa, que acumulam as atividades de gestão da ética com as suas atribuições regulamentares.

A criação da Secretaria da Ética, na estrutura organizacional da Empresa, foi a maneira proposta pela Comissão de Ética Pública – CEP para que o Plano de Gestão da Ética pudesse ser implementado.

Trata-se de tema novo no âmbito das empresas e órgãos públicos, que está em fase de discussão, e que requer tratativas internas, que extrapolam o poder de

decisão da Comissão de Ética. Essas tratativas foram iniciadas neste ano, tiveram boa evolução e estão em fase de conclusão.

Os macro-processos relativos à Secretaria de Ética já estão identificados. Os processos levantados foram adequados às normas de funcionamento e de rito processual propostos pela Resolução de Nº 10/ CEP/2008. A Comissão de Ética – PRCE apresentou à Diretoria executiva a proposta para a criação da Secretaria.

Iniciativa 3.d: Desenvolver mecanismos de monitoramento e avaliação das práticas éticas na Empresa.

Responsável: Comissão de Ética.
Situação Atual: A avaliação das praticas éticas é feita de maneira empírica e assistemática.
Situação Desejada: Sistematizar e Implementar metodologia para avaliação das práticas.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Realizar "benchmark" com empresas estatais (Fórum e Seminário anual)	Membros da PRCE	Agosto a dezembro de 2008	O tema está em plena discussão no âmbito do Fórum Nacional de Ética das Empresas Estatais.
Criar formulário eletrônico/impresso de questionário, mecanismo de retorno e tabulação	Membros da PRCE	Janeiro a março de 2009	Prevista para 2009.
Exercitar módulo experimental do processo	Membros da PRCE com Multiplicadores Regionais	Abril a agosto de 2009	Prevista para 2009.
Implementar a avaliação sistemicamente	Membros da PRCE	Setembro a dezembro de 2009	Prevista para 2009.

O Sistema de Gestão da Ética, estabelecido pelo Decreto 6.029/2007, propõe que as empresa adotem mecanismos de avaliação das práticas realizadas para fomento de atitudes éticas no âmbito de cada instituição.

O tema está em plena discussão no âmbito do Fórum Nacional de Ética das Empresas Estatais, para que as empresas adotem critérios comuns de avaliação, pelo que vemos como viável o cumprimento das próximas etapas no prazo estipulado.

Iniciativa 3.e: Implementar mecanismos para aperfeiçoar, a divulgação, em meio eletrônico, de temas, orientações e informações relacionadas à gestão da ética na Empresa, objetivando permitir maior interatividade com a Comissão de Ética.

Responsável: Comissão de Ética.
Situação Atual: Divulgação realizada por meio de PRCE Informa.
Situação Desejada: Adoção da *infranet* como principal meio de divulgação de temas, orientações e informações relacionadas à gestão da ética na Empresa.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Realizar "benchmark" com empresas estatais e internamente, levantando iniciativas localizadas dos multiplicadores	Membros da PRCE	Maio a agosto de 2008	A busca de experiências bem sucedidas tem sido feita no âmbito do Fórum Nacional de Ética das Empresas Estatais, e mais recentemente com o IV Seminário de Ética das Empresas Estatais.
Desenvolver projetos para inserção na Infranet e atualização periódica	Membros da PRCE, multiplicadores e PRMC	Julho a setembro de 2008	Os projetos serão iniciados em 2009.
Implantar o processo na Infranet	PRMC	Outubro de 2008	Esta etapa será iniciada no próximo ano.

As atividades de divulgação foram iniciadas. A Comissão de Ética da Infraero - PRCE utiliza o PRCE Informa (boletim eletrônico interno da Empresa) para divulgar orientações e para reforçar itens específicos do Código de Ética. As tratativas para o projeto de divulgação constante na *infranet* foram adiadas para o próximo ano, para estarem em consonância com a nova política de comunicação interna da Área de Comunicação e Marketing da Empresa.

Iniciativa 3.f: Implantar, em 2008, novos índices de consumo de energia elétrica (Kwh/pax e Kwh/ton carga).

Responsável: Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.
Situação Atual: Indicador que mede a relação de consumo de energia elétrica por UCT (Unidade de Carga de Trabalho), o qual considera simultaneamente passageiros e carga.
Situação Desejada: Implantação dos índices:

- Kwh/pax: mede a relação entre consumo mensal de energia elétrica dos aeroportos (exceto TECA) e o número total mensal de passageiros;
- Kwh/kg carga: mede a relação entre consumo mensal de energia elétrica dos TECAs e o peso (em Kg) de carga mensal total.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Desenvolvimento das telas para coleta das informações de consumo de energia elétrica no SmartStream	PRTI	Até mar/2008	Concluído.
Validação do sistema	PRTI/DEME/MEEN	Até abr/2008	Concluído.
Implantação dos índices	DEME/MEEN	Até ago/2008	Depende de definição de prioridade da PRTI.

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

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

A metodologia:

- ✓ Mensalmente os aeroportos preenchem as informações solicitadas no sistema, tais como: dados da fatura de energia elétrica (GCE), movimento de cargas (TECAPLUS) e movimento operacional (BIOGER);

- ✓ A Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME oferece apoio aos aeroportos em questões técnicas relativas ao preenchimento dos dados do GCE;

- ✓ Os dados apurados serão utilizados na confecção dos novos indicadores para energia elétrica (kWh/pax e kWh/ton).

As informações do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica – GCE encontram-se validadas. No entanto, os relatórios dependentes das informações dos sistemas TECAPLUS e BIOGER estão indisponibilizados para validação pela Superintendência de Tecnologia da Informação – PRTI. Somente após a montagem dos dados históricos, e com base nos índices calculados, serão estabelecidas as metas de energia.

Recentemente, a Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME, em resposta à solicitação da Superintendência de Tecnologia da Informação – PRTI, encaminhou uma relação de projetos que necessitam de início ou continuidade no desenvolvimento, entre os quais citamos a continuidade do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica – GCE e, consequentemente, a implantação dos índices de consumo de energia elétrica.

Os relatórios estão disponibilizados aos usuários para consulta, pela Infranet. Qualquer usuário, com acesso à rede interna da Infraero, podem acessar os relatórios.

Iniciativa 3.g: Implantar Sistema Informatizado de Gestão de Licenças na Rede Infraero.

Responsável: Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.
Situação Atual: Gestão das licenças e condicionantes é realizada por meio de planilhas Excel – atualização demanda muito tempo e possui limitação para armazenar informações.
Situação Desejada: Sistema de Gestão de Licenças Informatizado que demande pouco tempo na atualização de dados e que possa armazenar um grande volume de informações.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Desenvolvimento do sistema, de acordo com desenvolvimento das premissas do sistema junto a TI realizado em 2007	PRTI	jan a jul/2008	Concluído.
Reunião técnica com os MBs Regionais para apresentação preliminar do sistema, visando ajustar o sistema à realidade do licenciamento ambiental dos Aeroportos	DEME/MBs	ago/2008	Data da reunião adiada. Sem data definida.
Testes de homologação do sistema	DEME/PRTI	set a nov/2008	Ainda sem data definida.
Reunião técnica com os MBs para apresentar versão final do sistema.	DEME/PRTI/MBs	dez/2008	Ainda sem data definida.
Realizar treinamento	DEME/MBs/DARH	fev a mai/2009	-
Definir data início formal do sistema	DEME	jun/2009	-

A implantação do Sistema Informatizado de Gestão de Licenças da Infraero consiste no desenvolvimento de ferramenta informatizada, baseada em premissas definidas pela Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME e pela Superintendência de Tecnologia de Informação – PRTI.

Embora a versão preliminar do sistema tenha ficado pronta, a Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME identificou, durante a fase de avaliação, a necessidade de realização de uma série de ajustes no sistema, cujas adequações precisavam ser efetuadas pela Superintendência de Tecnologia de Informação – PRTI.

Devido à paralisação das atividades da Superintendência de Tecnologia de Informação – PRTI voltadas ao desenvolvimento do referido software, em virtude do atendimento de necessidades de outras áreas da Empresa, o sistema não pôde ser concluído, impossibilitando a sua reavaliação pela Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME e, consequentemente, as demais ações de divulgação da ferramenta às demais áreas de meio ambiente da Empresa.

Recentemente, a Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME, em resposta à solicitação da Superintendência de Tecnologia de Informação – PRTI, encaminhou uma relação de projetos que necessitam de início ou continuidade no desenvolvimento, entre os quais citamos o Sistema de Gestão de Licenças da Rede Infraero.

Iniciativa 3.h: Implantar, em 2008, educação ambiental voltada para o tratamento ambiental de lâmpadas fluorescentes nos aeroportos.

Responsável: Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.
Situação Atual: Não há orientação à comunidade aeroportuária quanto aos procedimentos a serem adotados para o adequado tratamento e disposição final de lâmpadas usadas.
Situação Desejada: 100% dos aeroportos recebam educação ambiental voltada para o adequado tratamento de lâmpadas fluorescentes usadas até dez/2008.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Elaboração de cronograma de repasse de informações juntamente com os Superintendentes Regionais.	MELI	Até jul/2008	Concluído.
Repasse de informações nas Superintendências Regionais.	MELI	Até ago/2008	Sem data definida.
Acompanhamento da multiplicação dos ensinamentos junto à comunidade aeroportuária.	MELI	A partir de set/2008	Sem data definida.

A implantação de educação ambiental voltada ao tratamento ambiental de lâmpadas fluorescentes nos Aeroportos da Infraero consistia na estratégia de repasse de informações junto às Superintendências Regionais, que deveria ser realizada após o processo de contratação dos serviços técnicos especializados de tratamento ambiental das lâmpadas usadas nos aeroportos.

Com a anulação do processo licitatório referente ao Pregão Eletrônico Nº. 051/DALC/SEDE/2008 e a o atraso na abertura do Pregão Eletrônico Nº. 107/DALC/SEDE/2008, a divulgação da campanha de educação ambiental ficou prejudicada, impossibilitando a sua realização e, consequentemente, ao cumprimento da iniciativa.

Embora a etapa de "Elaboração de cronograma de repasse de informações juntamente com os Superintendentes Regionais" tenha sido cumprida, o repasse de informações não foi realizado, pelos motivos acima expostos.

Iniciativa 3.i: Implantar gestão de relacionamento com o cliente tornando o atendimento mais ágil e personalizado.

Responsável: Gerência de Ouvidoria – PROU.
Situação Atual: Central de atendimento não personalizado com pouca avaliação produtiva do foco do cliente e na identificação de suas necessidades.
Situação Desejada: Melhorar o relacionamento com o cliente utilizando ferramenta de negócio visando entender, antecipar e administrar as necessidades dos clientes.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Realizar benchmark	PROU	Até junho/2008	Concluído
Pesquisar software disponível no mercado, preço e economicidade	PROU	Até agosto/2008	Pendente
Elaborar especificação técnica	PROU	Até setembro/2008	Pendente
Fazer previsão orçamentária	PROU	No período do planejamento orçamentário para 2009	Pendente
Licitar	PROU	Após aprovação e liberação do orçamento em 2009	Não iniciado
Implantar ferramenta para o gerenciamento do relacionamento com o cliente	PROU/Fornecedor	Ao longo de 2009	Não iniciado

A Gerência de Ouvidoria – PROU estabeleceu como benchmark à obtenção do Prêmio "Consumidor Moderno de Excelência em Serviços ao Cliente" categoria Serviço Público Federal. Esse Prêmio é o resultado de uma pesquisa da revista Consumidor Moderno que avalia as ouvidorias em diversos segmentos da atividade econômica e que a Infraero já foi agraciada por duas vezes, nos anos de 2006 e 2007, sendo inclusive apontada como parâmetro para benchmark de outras ouvidorias.

As demais etapas dessa iniciativa estão pendentes em face de ainda se estar avaliando uma ferramenta CRM que atenda a Infraero.

Iniciativa 3.j: Acompanhar, no 2º semestre de 2008, o indicador Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR).

Responsável: Gerência de Ouvidoria – PROU.
Situação Atual: O processo de acompanhamento dos relatos enviados para tratamento não são monitorados e controlados satisfatoriamente.
Situação Desejada: Controle sistemático no processo de acompanhamento dos relatos enviados para tratamento nos prazos estipulados.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Levantamento de dados do PROUVI para definição de metas do indicador	PROU	5 a 9/05/2008	Concluído
Definir critérios/metodologia do indicador	PROU	5 a 9/05/2008	Concluído
Criar o indicador Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR).	PROU	5 a 9/05/2008	Concluído
Determinar os procedimentos de geração dos relatórios de TRR	PROU	Até 15/06/2008	Concluído
Determinar as responsabilidades no trato dos relatórios de TRR	PROU	Até 15/06/2008	Concluído
Disponibilizar o indicador no Sistema de Ouvidoria automaticamente	PRTI	Até agosto de 2008	Pendente
Acompanhamento do indicador no Sistema de Ouvidoria	PROU	Agosto a dezembro de 2008	Concluído

Objetivando acompanhar o indicador Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR), foram cumpridas as principais etapas necessárias para a criação do indicador, ficando pendente apenas a etapa "Disponibilizar o indicador no Sistema de Ouvidoria automaticamente".

A Gerência de Ouvidoria – PROU está disponibilizando as informações do indicador TRR manualmente, com os dados extraídos do Sistema PROUVI.

O trabalhão de readequação do atual Sistema de Ouvidoria está em andamento.

Iniciativa 3.I: Acompanhar, no 2º semestre de 2008, o indicador Eficácia do Tratamento dos Relatos (ETR).

Responsável: Gerência de Ouvidoria – PROU.
Situação Atual: O processo de acompanhamento dos relatos enviados para tratamento não são monitorados e controlados satisfatoriamente.
Situação Desejada: Controle sistemático no processo de acompanhamento dos relatos enviados para tratamento, visando garantir a sua eficácia.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Levantamento de dados do PROUVI para definição de metas do indicador	PROU	5 a 9/05/2008	Concluído
Definir critérios/metodologia do indicador	PROU	Maio de 2008	Concluído
Criar o indicador Eficácia no Tratamento dos relatos (ETR)	PROU	Abril de 2008	Concluído
Determinar os procedimentos de geração dos relatórios de ETR	PROU	Maio de 2008	Concluído
Determinar as responsabilidades no trato dos relatórios de TRR	PROU	Maio de 2008	Concluído
Disponibilizar o indicador no Sistema de Ouvidoria automaticamente	PRTI	Até agosto de 2008	Pendente
Acompanhamento do indicador no Sistema de Ouvidoria	PROU	Agosto a dezembro de 2008	Pendente

Objetivando acompanhar o indicador Eficácia no Tratamento dos Relatos (ETR), foram cumpridas as principais etapas necessárias para a criação do indicador, ficando pendentes apenas as etapas "Disponibilizar o indicador no Sistema de Ouvidoria automaticamente" e "Acompanhamento do indicador no Sistema de Ouvidoria".

A Gerência de Ouvidoria – PROU não conseguiu disponibilizar os dados do indicador ETR manualmente, pois precisa readequar os parâmetros existentes do Sistema PROUVI. Sem a readequação do sistema, não existe meios de obter os dados para a geração do indicador.

O trabalhão de readequação do atual Sistema de Ouvidoria está em andamento.

Iniciativa 3.m: Promover mudanças no processo de acompanhamento dos relatos enviados para tratamento, aperfeiçoando o tempo de resposta aos relatos.

Responsável: Gerência de Ouvidoria – PROU.
Situação Atual: O processo de acompanhamento dos relatos enviados para tratamento não são monitorados e controlados.
Situação Desejada: Controle sistemático no processo de acompanhamento dos relatos enviados para tratamento.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Promover "brainstorm" com a equipe da Ouvidoria para elaboração de relatório, antecipação de problemas, soluções e análise crítica do processo	PROU	Maio/2008	Concluído
Aperfeiçoar o Sistema de Ouvidoria para a realização de monitoramento e controle dos relatos de atendimento	PROU/PRTI	Ao longo de 2008	Em andamento
Implementar melhorias no trato das informações dos relatos recebidos viabilizando a geração de relatórios pelo Sistema	PROU/PRTI	Ao longo de 2008	Em andamento
Promover encontro com a equipe da Ouvidoria (equipe SEDE e Encarregados de Ouvidoria) para avaliar o processo de atendimento aos relatos e propor melhorias	PROU	2009 (data a definir)	Não iniciado

Visando promover mudanças no processo de acompanhamento dos relatos enviados para tratamento, aperfeiçoando o tempo de resposta aos relatos, foi solicitado as Encarregadorias de Ouvidora das Superintendências Regionais que encaminhassem sugestões de melhorias nos processos e procedimentos no atual Sistema de Ouvidoria.

Com base nessas informações realizaram-se a padronização dos procedimentos e uniformização do processo, estando inclusive regulamentado por Norma da Infraero (NI 27.01- OUV).

O aperfeiçoamento no Sistema de Ouvidoria está vinculado ao trabalho de Análise e Melhoria de Processos para otimizar todos os procedimentos internos e externos de Ouvidoria.

Concluída a etapa inicial da Análise e Melhoria de Processos – AMP, os processos finalísticos serão incluídos nas futuras melhorias do Sistema de Ouvidoria para atender os novos requisitos da PROU.

2.4.1.4 – Objetivo Estratégico 4: Aumento da confiança da sociedade

Indicador 4.1: Percentual de redução em relação ao ano anterior das matérias negativas na mídia.

Responsável: Gerência de Imprensa – PRIP.
Meta: 20%.
Resultado esperado: Melhoria da imagem da Infraero na mídia com a redução do número de matérias negativas e com o aumento do número de matérias positivas.

Mês	Meta	2007 (% em relação ao total de matérias)	2008 (% em relação ao total de matérias)	Resultado
Janeiro	Reduzir em 20%	5,07	13,26	⇧
Fevereiro		3,89	8,80	⇧
Março		16,74	5,97	⇩
Abril		42,15	5,56	⇩
Maio		55,5	10,02	⇩
Junho		11,33	5,66	⇩
Julho		7,40	11,58	⇧
Agosto		5,02	18,73	⇧
Setembro		17,01	6,69	⇩
Outubro		20,21	6,78	⇩
Novembro		10,27	22,22	⇧
Dezembro		6,16	2,7	⇩
Acumulado		16,73	9,83	⇩

A redução de matérias negativas em 2008 foi de 44,12%, superando a meta de 20%.

Verificamos que, durante todo o ano de 2008, houve redução do índice em 7 meses (março, abril, maio, junho, setembro, outubro e dezembro), aumento do índice em 5 meses (janeiro, fevereiro, julho e agosto e novembro) e a meta de 20% foi ultrapassada nos 7 meses em que se conseguiu a redução.

A seguir destacam-se as principais ações que contribuíram para a superação da meta:

- ✓ Melhoria da qualidade do atendimento à imprensa: Desde janeiro de 2008, o atendimento é de 100% dos jornalistas que procuram o setor de imprensa da Infraero (PRIP), o que envolve presteza e velocidade na elaboração das respostas. Cerca de dez atendimentos por dia têm sido realizados. E as respostas e informações têm sido publicadas na quase totalidade.
- ✓ Assessoramento direto ao Presidente com acompanhamento em situações/eventos a fim de pautar/facilitar o acesso de jornalistas em entrevistas individuais e/ou coletivas.
- ✓ Demanda Ativa: produção de notas e preparação de entrevistas coletivas e individuais a fim de estabelecer maior e melhor contato da imprensa junto à Infraero, além de facilitar a divulgação das informações positivas da empresa.
- ✓ Criação de rede de relacionamento: elaboração e atualização diária de *mailling list* da imprensa para divulgação imediata de *press releases* e notas da Infraero. O *mailling* passou de 300 desde a implantação da Gerência de Imprensa – PRIP para mais de mil jornalistas atualmente. Semanalmente são enviadas notas para este segmento.
- ✓ Linha direta com a Gerência de Imprensa – PRIP: criação do email imprensa@Infraero.gov.br e divulgação do endereço eletrônico, juntamente com dados de pessoas e telefones, para a imprensa nacional.
- ✓ Linha direta entre os assessores de imprensa da sede com os dos aeroportos: cada jornalista cuida com agilidade das regionais, atendendo rapidamente as demandas, a fim de dirimir dúvidas, orientar respostas e criar fatos geradores de possíveis mídias positivas.
- ✓ Maior transparência sobre os atrasos de vôos: nova estratégia na divulgação da tabela de atrasos de vôos nos aeroportos da rede, no site da Infraero, com informação diária dos atrasos por empresa aérea (principais do setor).
- ✓ Informação fácil e ágil: elaboração e divulgação diária do resumo e da análise das principais notícias do dia (impresso sobre o setor aéreo) para executivos da Infraero (presidente, diretores, superintendentes e assessores), além do relatório da Análise de Mídia, feito mensalmente.
- ✓ Notícias on-line: elaboração e divulgação de duas rondas diárias com notícias de jornais estaduais, sites e blogs sobre o setor aéreo. O objetivo é de que, durante o dia, o mesmo grupo de executivos que recebe o Resumo e a Análise de Mídia dos impressos, possa saber sobre os acontecimentos dos noticiários on-line e tomar decisões atualizadas.

- ✓ Dinamização do site de notícias: o número de matérias elaboradas e divulgadas no site da Infraero triplicou desde a implantação da Gerência de Imprensa – PRIP, em janeiro.
- ✓ Resposta rápida: elaboração imediata de respostas à imprensa, em caso de publicação de matérias negativas e/ou informações falsas sobre a Infraero. Somente no mês de dezembro, a Gerência de Imprensa – PRIP elaborou 43 respostas, em novembro e outubro, 40, e setembro, 70.
- ✓ Plantão 24 horas: disponibilização e divulgação de um telefone para atendimento 24 horas à imprensa. O telefone de plantão foi colocado no site da Infraero em outubro, o que fez aumentar e muito o número de atendimentos à imprensa.
- ✓ Estratégia de pautas: reuniões de pautas semanais a fim de organizar a estratégia de divulgação de assuntos de interesse da empresa. Tais assuntos podem ser publicados no site ou distribuídos via *mailling* a veículos dirigidos a fim de pautá-los.
- ✓ Setor de aviação integrado: participação no Comitê de Crise do Setor Aéreo, que se reúne quinzenalmente a fim de elaborar estratégias com o objetivo de integração dos assessores de imprensa do setor aéreo. (Ministério da Defesa (Secretaria de Aviação Civil), Anac, Força Aérea Brasileira, Infraero e Secom/Presidência da República).

Indicador 4.2: Percentual das pessoas pesquisadas, que voam no mínimo 5 vezes ao ano, que sabem quem é a Infraero.

Responsável: Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.
Meta: 60%.
Resultado esperado: Melhorar a imagem da empresa perante a sociedade e com isto, aumentar a confiança.

Diversas ações foram desenvolvidas em 2008 com o objetivo de melhorar a imagem da Empresa perante a sociedade e com isto, aumentar a confiança em relação aos serviços prestados. Nesse sentido, merecem destaque as seguintes ações:

- ✓ CAMPANHA INSTITUCIONAL – "35 ANOS INFRAERO":

O objetivo dessa campanha foi elevar a auto-estima dos empregados da Infraero, após a crise aérea, bem como divulgar para a sociedade os serviços de qualidade que a Empresa oferece ao usuário dos aeroportos.

- ✓ ANÚNCIOS INSTITUCIONAIS E MERCADOLÓGICOS:

Teve por objetivo informar, por meio de veículos específicos do setor de aviação civil, os produtos, serviços e facilidades que a Infraero oferece aos seus clientes e usuários.

- ✓ FOLHETERIA PARA PASSAGEIROS E USÁRIOS:

Campanha focada na criação de folhetos com informações e orientações específicas para os usuários dos aeroportos para distinguir as atividades do sistema aeroportuário nacional. As peças criadas são de cunho informativo, tais como cobrança de tarifas, carga aérea, etc.

- ✓ CAMPANHA DE UTILIDADE PÚBLICA:

Ação desenvolvida durante a crise aérea para prestar informações e esclarecimentos de interesse da sociedade. Ação prevista pelos órgãos que compõem o Comitê de Comunicação da Crise Aérea, coordenado pela Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República – SECOM/PR.

- ✓ CAMPANHA GALEÃO:

Campanha institucional com objetivo de mostrar aos usuários do Aeroporto do Galeão e a sociedade que a Infraero tem condições de realizar obras de benfeitorias em seus aeroportos, com competência, sem precisar de recursos externos para executar sua principal atividade a infraestrutura aeroportuária.

- ✓ CAMPANHA NACIONAL MAURREN MAGGI:

Campanha institucional nacional com a utilização da imagem da atleta Maurren Maggi, com objetivo de mostrar transparência, ao divulgar os números e valores de todos os investimentos da Infraero e do Governo Federal nos aeroportos.

- ✓ JUDÔ – EXPOSIÇÃO PAINEL LED EM APRESENTAÇÕES ESPORTIVAS:

Exposição de frases, alusivo ao projeto de patrocínio ao Judô e projeto social avança Judô, associando a Empresa a um esporte vencedor. Demonstrando ao público externo que a Empresa cumpre seu papel de empresa cidadã, responsável e comprometida com o progresso social do país.

Embora tenha implementado essas ações, não foi possível mensurar o alcance da meta, em virtude de não ter sido realizada a pesquisa de avaliação do nível de satisfação e imagem prevista para 2008, conforme justificativa apresentada no item referente à Iniciativa 7.e.

Indicador 4.3: Percentual das pessoas pesquisadas, que voam menos de 5 vezes ao ano, que sabem quem é a Infraero.

Responsável: Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.
Meta: 40%.
Resultado esperado: Melhorar a imagem da empresa perante a sociedade e com isto, aumentar a confiança.

Idem ao indicador 4.2.

Indicador 4.4: Percentual de aumento da parcela da população que sabe quem é a Infraero e qual o benefício que gera para a sociedade.

Responsável: Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.
Meta: 10%.
Resultado esperado: Melhorar a imagem da empresa perante a sociedade e com isto, aumentar a confiança.

Idem ao indicador 4.2.

Indicador 4.5: Percentual de aumento da parcela da população que considera a Infraero transparente.

Responsável: Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.
Meta: 10%.
Resultado esperado: Melhorar a imagem da empresa perante a sociedade e com isto, aumentar a confiança.

Idem ao indicador 4.2.

Indicador 4.6: Percentual de aumento da avaliação positiva do relacionamento da Infraero com a comunidade.

Responsável: Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.
Meta: 10%.
Resultado esperado: Melhorar a imagem da empresa perante a sociedade e com isto, aumentar a confiança.

Idem ao indicador 4.2.

2.4.1.5 – Objetivo Estratégico 5: Crescimento da receita operacional bruta em pelo menos 10,8% ao ano

Indicador 5.1: Taxa de crescimento da receita comercial.

Responsável: Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.
Meta: 11,7%.
Resultado esperado: Atingir, ao final do último, a receita comercial de R$ 1,12 bilhão, considerando a consecução das metas corporativas, ano a ano, representando um crescimento da ordem de 82,91% sobre a receita realizada no ano de 2007.

Aeroporto		Meta de Crescimento (%)	Acumulado em 2007 no período	Realizado até dezembro/2008	
				Acumulado em 2008	Variação 2008/2007 (%)
SBBR	Aeroporto de Brasília	13,70%	32.232.058,19	37.284.214,05	15,67%
SBGL	Aeroporto Galeão	10,60%	87.224.911,91	98.940.600,08	13,43%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	10,45%	200.893.530,85	222.017.249,11	10,51%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	8,50%	44.068.218,56	50.565.406,98	14,74%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	15,00%	18.382.682,00	22.261.031,62	21,10%
SBKP	Aeroporto de Campinas	7,01%	13.776.064,22	14.982.872,05	8,76%
SBCF	Aeroporto de Confins	41,50%	20.396.993,42	29.323.893,05	43,77%
SRBE	Super. Regional do Norte	9,06%	15.153.554,66	17.040.950,48	12,46%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	10,60%	11.735.290,64	13.341.171,99	13,68%
SRGL	Super. Regional do Leste	9,42%	27.424.727,38	30.376.493,64	10,76%
SRGR	Super. Regional do Sudeste	5,97%	6.598.164,50	7.448.970,93	12,89%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	19.33%	14.204.682,66	17.352.071,39	22,16%
SRPA	Super. Regional do Sul	9.66%	53.659.194,60	62.036.566,47	15,61%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	13,04%	41.744.259,33	49.120.388,96	17,67%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	8,74%	26.154.695,24	28.201.478,03	7,83%
SEDE		-	183.964,01	494.471,65	-
Juiz de Fora		-	43.048,39	-	-
INFRAERO		11,70%	613.876.040,56	700.787.830,48	14,16%

Em comparação ao exercício de 2007, as receitas comerciais aumentaram 14,16%, ultrapassando em 2,46%, ou R$ 15.088.278,00, a meta de crescimento de 11,7 % da receita comercial prevista para 2008.

A situação desfavorável existente na economia mundial, agravada no último trimestre de 2008, apresentou entre outros efeitos a diminuição da produção industrial, o aumento do nível de desemprego, a falência de grandes corporações internacionais, a baixa no volume de negócios das bolsas de valores, com prejuízos incalculáveis para os investidores, a alta da cotação da moeda americana e a redução do comércio entre as nações.

Ainda assim, as receitas comerciais da Infraero, superaram, mais uma vez, a meta corporativa de 11,70 para crescimento em 2008. Apesar da queda 2,68% da receita em dezembro, a Infraero encerrou o exercício com uma arrecadação de R$ 700,8 milhões, significando um crescimento 14,16% maior que o ano de 2007. O percentual de crescimento apresentado ficou próximo da expectativa da Superintendência de Relações Comerciais que almejava, ainda no início do exercício, um acréscimo de 14,50 % nas receitas comerciais para 2008.

Foram firmados, em 2008, 1643 novos contratos, sendo 924 contratos comerciais; 5 de Navegação Aérea; 18 Convênios; 617 Termos de Adesão no Setor de Telecomunicações e 78 Termos de Facilidade, o que significou um incremento de R$ 5,9 milhões na arrecadação comercial da Infraero. A média mensal do faturamento da receita comercial ficou em R$ 58,3 milhões, superando os R$ 51,1 registrados em 2007.

É necessário registrar o impacto positivo no faturamento comercial da implantação do Sistema GEST (Sistema Informatizado de Gestão de Estacionamento) em aeroportos da Rede. Dos 67 aeroportos administrados pela Infraero, 39 exploram comercialmente seus estacionamentos, gerando uma receita de R$ 118,6 milhões. Dos 39 aeroportos, 17 possuem o Sistema GEST instalado, contribuindo significativamente, em cerca de R$ 20 milhões de reais, para o incremento da receita da atividade ocorrido no exercício 2008.

Registram-se ainda, as ações a implementar em 2009 a melhoria do alcance das metas:

- ✓ Desburocratização dos processos administrativos para concessão de uso de área, com vistas à maior agilidade da licitação;
- ✓ Melhoria do Sistema Smartstream – Módulo Billing Comercial, com a criação de novos procedimentos e relatórios gerenciais específicos e mais eficazes;
- ✓ Priorização das implantações do Sistema GEST nos aeroportos;
- ✓ Criação de área específica na Diretoria Comercial, para tratamento dos processos envolvendo toda a atividade de estacionamento face ao grande volume da receita;
- ✓ Aprovação de norma que regula a atividade de estacionamento nos aeroportos;
- ✓ Aprimoramento e intensificação das atividades de fiscalização (tipo boca-de-caixa) do faturamento dos concessionários, reduzindo-se a evasão de receitas;
- ✓ Realização contínua dos monitoramentos comerciais nos aeroportos; e
- ✓ Maior investimento em capacitação dos agentes comerciais.

Indicador 5.2: Taxa de crescimento da receita de pouso e permanência.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.
Meta: 20,5%.
Resultado esperado: Fazer crescer a receita operacional bruta de pouso e permanência.

Aeroporto	Meta de Crescimento (%)	Acumulado em 2007 no período	Realizado até dezembro/2008	
			Acumulado em 2008	Variação 2008/2007 (%)
INFRAERO	20,5%	196,9	243,4	23,6%

A realização de 2008 foi acima do previsto, chegando a 23,6% perante projeção de 20,5%. Destaca-se o expressivo crescimento da receita de pouso em Congonhas, após a implantação da nova metodologia de cobrança desta tarifa (Resolução nº 17 da ANAC, de 7 de março de 2008) que minimizou as perdas da receita de pouso internacional.

Indicador 5.3: Taxa de crescimento da receita de navegação aérea.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.
Meta: Manter, no mínimo, o mesmo faturamento de 2007.
Resultado esperado: Fazer crescer a receita operacional bruta de navegação aérea.

Aeroporto	Meta de Crescimento (%)	Acumulado em 2007 no período (R$ Milhões)	Realizado até dezembro/2008	
			Acumulado em 2008 (R$ Milhões)	Variação 2008/2007 (%)
INFRAERO	Manter	246,2	258,8	5,1%

A meta de crescimento para as receitas de navegação aérea foi manter o montante realizado em 2007 de 246,2 milhões. A realização da receita foi acima do montante previsto, chegando a 258,8 milhões. No período, houve crescimento da receita doméstica, de 8,7% e da internacional, de 2,4% cujo valor é mais representativo, reflexo da recuperação do dólar frente ao real.

Indicador 5.4: Taxa de crescimento da receita de embarque.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.
Meta: 4,5%.
Resultado esperado: Fazer crescer a receita operacional bruta de embarque.

Aeroporto	Meta de Crescimento (%)	Acumulado em 2007 no período (R$ Milhões)	Realizado até dezembro/2008	
			Acumulado em 2008 (R$ Milhões)	Variação 2008/2007 (%)
INFRAERO	4,5%	643,8	663,0	3,0%

A meta para o crescimento das receitas de embarque foi de 4,5%. A realização da receita ficou 1,5 pontos percentuais abaixo da meta. O crescimento da receita de embarque doméstico foi de 5,7%%,chegando ao montante de R$ 531,6 milhões. Porém a receita de embarque internacional, sofreu redução de 6,8% em relação a 2007, o que se justifica pela redução de quantitativo de passageiros embarcados.

Indicador 5.5: Taxa de crescimento da receita de armazenagem e capatazia.

Responsável: Superintendência de Logística de Carga – DCLC.
Meta: 11,7%.
Resultado esperado: Alcançar a taxa de crescimento da receita de armazenagem e capatazia.

Aeroporto		Valor da Meta 2008 (R$)	Meta de Crescimento (%)	Acumulado em 2007 no período (R$)	Realizado até dezembro/2008	
					Acumulado em 2008 (R$)	Variação 2008/2007 (%)
SBBR	Aeroporto de Brasília	3.951.572,00	-26,18	5.352.975,50	4.722.291,11	-11,78%
SBGL	Aeroporto Galeão	58.257.546,00	12,58	51.749.292,78	69.651.174,59	34,59%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	185.355.087,00	17,55	157.681.556,44	199.833.206,93	26,73%
SBKP	Aeroporto de Campinas	171.228.356,00	10,51	154.941.357,51	192.904.789,22	24,50%
SBCF	Aeroporto de Confins	12.525.141,00	14,65	10.924.882,42	13.864.480,84	26,91%
SRBE	Super. Regional do Norte	2.828.382,00	-5,52	2.993.737,06	2.310.196,24	-22,83%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	1.916.538,00	50,67	1.272.043,66	2.134.139,76	67,77%
SRGL	Super. Regional do Leste	11.861.411,00	18,43	10.015.361,73	11.189.897,26	11,73%
SRGR	Super. Regional do Sudeste	1.905.346,00	1.096,82	159.200,83	2.455.573,42	1442,44%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	53.894.865,00	8,02	49.893.471,75	53.564.824,82	7,36%
SRPA	Super. Regional do Sul	37.531.329,00	0,70	37.269.441,07	43.185.648,08	15,87%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	6.620.127,00	-9,66	7.328.392,97	8.137.107,01	11,04%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	4.681.350,00	-8,17	5.097.829,93	4.925.637,59	-3,38%
INFRAERO		552.557.050,00	11,70	494.679.543,65	608.878.966,87	23,09%

O montante das receitas de Armazenagem e Capatazia, sem ATAERO, na rede de Terminais de Carga – TECA, registrado em 2008, atingiu R$ 608,9 milhões com significativo crescimento de 23,1% em relação ao exercício 2007.

A meta de crescimento planejada para 2008 foi estipulada em 11,7%. Portanto, o resultado obtido de 23,1%, suplantou em quase o dobro o crescimento almejado.

A elevação do câmbio, aliada a forte demanda da economia brasileira até meados de setembro/2008, beneficiada pela oferta de crédito e políticas públicas de incentivo a produção, foram fatores determinantes que impulsionaram favoravelmente o desempenho do movimento operacional da rede de Terminais de Logística de Carga, culminando na expressiva elevação da arrecadação.

Iniciativa 5.a: Mapeamento de oportunidades de negócios internacionais para a Infraero.

Responsável: Gerência de Assuntos Internacionais – PRIN.

Iniciativa prevista para 2009, entretanto sua execução depende da conclusão do estudo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES.

Iniciativa 5.b: Encaminhamento, em 2009, de projeto de lei ao Congresso Nacional para viabilizar a internacionalização da Infraero.

Responsável: Gerência de Assuntos Internacionais – PRIN.

Iniciativa prevista para 2009, entretanto sua execução depende da conclusão do estudo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES.

Iniciativa 5.c: Formação de empregados para agirem com consultores internacionais.

Responsável: Gerência de Assuntos Internacionais – PRIN.

Iniciativa prevista para 2009, entretanto sua execução depende da conclusão do estudo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES.

2.4.1.6 – Objetivo Estratégico 6: Melhoria da produtividade da Infraero

Indicador 6.1.1: Produtividade (Receita operacional/Nº médio de empregados orgânicos).

Responsável: Superintendência de Recursos Humanos – DARH.
Meta: Manter.
Resultado esperado: Que ao final de 2008 todas as dependências tenham alcançado a mesma produtividade total de 2007.

Dependência		Produtividade em 2007 (em R$)	Realizado até dezembro/2008			
			Receita Operacional em 2008 (R$)	Num. médio de Empregados Orgânicos 2008	Produtividade Acumulada em 2008 (R$)	Variação em Relação à 2007 (%)
SBBR	Aeroporto de Brasília	240.519,60	97.808.480,36	407,50	240.020,81	(0,21)
SBGL	Aeroporto Galeão	217.927,73	308.148.602,42	1.295,50	237.860,75	9,15
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	387.593,68	678.116.145,89	1.698,42	399.263,71	3,01
SBSP	Aeroporto de Congonhas	406.437,02	182.079.416,12	324,33	561.395,94	38,13
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	160.109,69	46.850.981,25	256,92	182.358,67	13,90
SBKP	Aeroporto de Campinas	235.004,95	236.118.837,05	835,42	282.636,01	20,27
SBCF	Aeroporto de Confins	217.755,94	79.451.234,28	300,08	264.763,90	21,59
SRBE	Super. Regional do Norte	120.119,16	64.543.458,10	589,00	109.581,42	(8,77)
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	145.203,29	62.685.075,27	421,17	148.836,74	2,50
SRGL	Super. Regional do Leste	148.509,91	90.218.984,03	597,58	150.973,06	1,66
SRGR	Super. Regional do Sudeste	111.730,65	19.119.127,17	151,00	126.616,74	13,32
SRMN	Super. Regional do Noroeste	203.015,93	103.948.619,83	528,67	196.624,12	(3,15)
SRPA	Super. Regional do Sul	248.552,12	219.529.631,23	868,25	252.841,50	1,73
SRRF	Super. Regional do Nordeste	172.904,18	177.482.878,96	1.053,33	168.496,40	(2,55)
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	266.974,88	94.690.812,11	408,67	231.706,72	(13,21)
SEDE		7.987,10	15.348.829,36	1117,17	13.739,07	72,02
GNA's + Z. Mata			67.760.752,27	471,40		
Juiz de fora			-318,65			
INFRAERO		211.939,99	2.543.901.547,05	11.324,40	224.638,97	5,99

Em relação à produtividade alcançada em 2007, o resultado de 2008 apresentou-se 5,99% maior.

Este resultado deveu-se principalmente ao fato da receita operacional haver crescido 13% em função de descontos nas taxas de aeronaves e a reclassificação tarifária do Aeroporto de Congonhas, enquanto o efetivo orgânico médio apenas 6%.

Indicador 6.1.2: Produtividade (Receita operacional/Nº médio de empregados terceirizados).

Responsável: Superintendência de Licitações e Contratos – DALC.
Meta: Manter.
Resultado esperado: Que ao final de 2008 todas as dependências tenham alcançado a mesma produtividade total de 2007.

Dependência		Produtividade em 2007 (em R$)	Realizado até dezembro/2008			
			Receita Operacional em 2008 (R$)	Num. médio de Empregados Terceirizados 2008	Produtividade Acumulada em 2008 (R$)	Variação em Relação à 2007 (%)
SBBR	Aeroporto de Brasília	115.149,16	97.808.480,36	682	143.414,19	24,55
SBGL	Aeroporto Galeão	117.206,18	308.148.602,42	2.430	126.810,12	8,19
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	216.695,72	678.116.145,89	2.969	228.398,84	5,40
SBSP	Aeroporto de Congonhas	216.123,78	182.079.416,12	772	235.854,17	9,13
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	96.709,05	46.850.981,25	572	81.907,31	(15,31)
SBKP	Aeroporto de Campinas	236.294,61	236.118.837,05	993	237.783,32	0,63
SBCF	Aeroporto de Confins	155.625,49	79.451.234,28	441	180.161,53	15,77
SRBE	Super. Regional do Norte	70.627,47	62.897.944,49	898	70.042,25	(0,83)
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	113.002,15	62.685.075,27	508	123.395,82	9,20
SRGL	Super. Regional do Leste	138.384,23	90.218.984,03	550	164.034,52	18,54
SRGR	Super. Regional do Sudeste	58.886,03	19.119.127,17	361	52.961,57	(10,06)
SRMN	Super. Regional do Noroeste	77.907,50	103.948.619,83	1.193	87.132,12	11,84
SRPA	Super. Regional do Sul	103.234,95	219.529.631,23	1.856	118.281,05	14,57
SRRF	Super. Regional do Nordeste	81.766,63	177.482.878,96	1.842	96.353,35	17,84
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	109.916,83	94.690.812,11	833	113.674,44	3,42
SEDE		17.912,88	15.348.829,36	387	39.661,06	121,41
GNA's			67.760.752,27	28	-	
Juiz de Fora			(318,65)			
Carajás			1.645.513,61	5		
INFRAERO		132.708,57	2.543.901.547,05	17.315	146.918,95	10,71

Mesmo tendo como meta manter a mesma produtividade alcançada no ano de 2007, em 2008 houve um aumento no índice na ordem de 10,71%.

Indicador 6.2.1: Produtividade (UCT/Nº médio de empregados orgânicos).

Responsável: Superintendência de Recursos Humanos – DARH.
Meta: Manter.
Resultado esperado: Que ao final de 2008 todas as dependências tenham alcançado a mesma produtividade (Unidade de Cargas de Trabalho) total de 2007.

Dependência		Produtividade em 2007 (em R$)	Realizado até dezembro/2008			
			UCT Acumulada em 2008	Num. médio de Empregados Orgânicos 2008	Produtividade Acumulada em 2008 (R$)	Variação em Relação à 2007 (%)
SBBR	Aeroporto de Brasília	32.237,98	10.903.667,74	407,50	26.757,47	(17,00)
SBGL	Aeroporto Galeão	8.748,79	11.585.002,38	1.295,50	8.942,50	2,21
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	14.643,04	24.659.144,98	1.698,42	14.518,90	(0,85)
SBSP	Aeroporto de Congonhas	45.667,56	13.997.493,34	324,33	43.157,74	(5,50)
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	12.809,01	3.653.857,88	256,92	14.221,96	11,03
SBKP	Aeroporto de Campinas	4.107,33	3.420.876,69	835,42	4.094,81	(0,30)
SBCF	Aeroporto de Confins	15.996,54	5.386.159,95	300,08	17.948,88	12,20
SRBE	Super. Regional do Norte	9.024,81	4.909.616,71	589,00	8.335,51	(7,64)
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	9.862,81	3.938.552,83	421,17	9.351,53	(5,18)
SRGL	Super. Regional do Leste	6.024,74	3.244.836,58	597,58	5.429,93	(9,11)
SRGR	Super. Regional do Sudeste	8.116,34	1.226.733,69	151,00	8.124,06	0,10
SRMN	Super. Regional do Noroeste	10.186,52	4.467.842,92	528,67	8.451,15	(17,04)
SRPA	Super. Regional do Sul	15.987,25	13.868.442,23	868,25	15.972,87	(0,09)
SRRF	Super. Regional do Nordeste	13.234,68	13.125.010,78	1.053,33	12.460,45	(5,85)
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	21.666,51	7.597.482,83	408,67	18.590,90	(14,20)
SEDE				1.117,17		
GNA's				471,40		
INFRAERO		11.619,18	125.984.721,53	11.324,40	11.125,07	(4,25)

Em relação à produtividade alcançada em 2007, o resultado de 2008 apresentou-se 4,25% menor.

Este resultado deveu-se principalmente ao fato da UCT haver crescido 2%, enquanto o efetivo médio apresentou uma evolução de 6%.

Pode-se afirmar que havia uma defasagem de profissionais em alguns aeroportos em 2007, que foi suprida no decorrer de 2008.

Indicador 6.2.2: Produtividade (UCT/Nº médio de empregados terceirizados).

Responsável: Superintendência de Licitações e Contratos – DALC.
Meta: Manter.
Resultado esperado: Que ao final de 2008 todas as dependências tenham alcançado a mesma produtividade (Unidade de Cargas de Trabalho) total de 2007.

Dependência		Produtividade em 2007 (em UCT)	Realizado até dezembro/2008			
			UCT acumulada em 2008	Num. médio de Empregados Terceirizados 2008	Produtividade Acumulada em 2008 (R$)	Variação em Relação à 2007 (%)
SBBR	Aeroporto de Brasília	15.433,99	10.903.667,74	682,00	15.987,78	3,59
SBGL	Aeroporto Galeão	4.705,29	11.585.002,38	2.430,00	4.767,49	1,32
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	8.186,62	24.659.144,98	2.969,00	8.305,54	1,45
SBSP	Aeroporto de Congonhas	24.283,82	13.997.493,34	772,00	18.131,47	(25,34)
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	7.736,86	3.653.857,88	572,00	6.387,86	(17,44)
SBKP	Aeroporto de Campinas	4.129,87	3.420.876,69	993,00	3.444,99	(16,58)
SBCF	Aeroporto de Confins	11.432,38	5.386.159,95	441,00	12.213,51	6,83
SRBE	Super. Regional do Norte	5.345,40	4.875.781,39	903,00	5.399,54	1,01
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	7.675,58	3.938.552,83	508,00	7.753,06	1,01
SRGL	Super. Regional do Leste	5.590,26	3.244.836,58	550,00	5.899,70	5,54
SRGR	Super. Regional do Sudeste	4.277,60	1.226.733,69	361,00	3.398,15	(20,56)
SRMN	Super. Regional do Noroeste	3.909,08	4.467.842,92	1.193,00	3.745,05	(4,20)
SRPA	Super. Regional do Sul	6.640,23	13.868.442,23	1.856,00	7.472,22	12,53
SRRF	Super. Regional do Nordeste	6.258,70	13.125.010,78	1.842,00	7.125,41	13,85
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	8.920,37	7.597.482,83	833,00	9.120,63	2,24
SEDE				387,00		
GNA's				18,00		
Carajás			33.835,32	5,00		
INFRAERO		7.275,48	125.984.721,53	17.315,00	7.276,05	0,01

A meta de manter a produtividade alcançada no ano de 2007 foi atingida, tendo apresentado em 2008 um pequeno aumento no índice na ordem de 0,01%.

Indicador 6.3: Despesa Operacional por Passageiro e Carga TECA (R$).

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: Reduzir.
Resultado esperado: Reduzir os gastos operacionais em relação a demanda de passageiros e carga.

Dependência		Realizado em 2007 (R$)	Realizado até dezembro/2008			
			Despesa Operacional 2008 (R$)	Passageiro e Carga TECA	Acumulado em 2008	Variação em Relação à 2007 (%)
SBBR	Aeroporto de Brasília	5,94	74.946.772,05	10.476.565	7,15	0,20
SBGL	Aeroporto Galeão	23,68	274.397.733,77	11.396.927	24,08	0,02
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	12,26	287.858.264,47	22.814.067	12,62	0,03
SBSP	Aeroporto de Congonhas	3,88	66.421.251,40	13.672.301	4,86	0,25
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	12,47	55.803.302,36	3.628.766	15,38	0,23
SBKP	Aeroporto de Campinas	27,95	112.611.887,58	3.485.273	32,31	0,16
SBCF	Aeroporto de Confins	9,82	49.343.373,69	5.390.003	9,15	(0,07)
SRBE	Super. Regional do Norte	17,88	90.681.849,65	4.468.915	20,29	0,13
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	13,91	58.796.227,33	3.857.413	15,24	0,10
SRGL	Super. Regional do Leste	22,60	84.616.406,69	3.195.264	26,48	0,17
SRGR	Super. Regional do Sudeste	20,70	27.063.896,56	1.394.832	19,40	(0,06)
SRMN	Super. Regional do Noroeste	24,17	103.938.047,52	3.562.386	29,18	0,21
SRPA	Super. Regional do Sul	11,16	157.760.635,94	13.728.114	11,49	0,03
SRRF	Super. Regional do Nordeste	12,75	170.114.951,26	12.188.720,11	13,96	0,09
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	8,95	70.122.756,87	7.208.587	9,73	0,09
SEDE		-	267.160.242,15	-	-	-
GNA's		-	34.203.330,72	-	-	-
Juiz de Fora		-	175.287,45	-	-	-
Zona da Mata		-	1.318.022,89	-	-	-
INFRAERO		15,02	1.987.334.240,35	120.468.133	16,50	9,83

O indicador da Despesa Operacional por Passageiro e Carga TECA encerrou o ano em R$ 16,50, ultrapassando em R$ 0,17 a meta estabelecida. Em relação ao não cumprimento da meta, podemos citar:

- ✓ A despesa operacional obteve crescimento de 12,6% em relação ao mesmo período de 2007 e manteve-se abaixo do orçamento em 3,0%;
- ✓ O movimento operacional de passageiros e de carga influenciou diretamente no não cumprimento da meta. Em relação ao movimento de passageiros, o crescimento previsto não foi alcançado, ficando 3,6% abaixo do movimento previsto para o exercício de 2008. Passaram pelos aeroportos da rede 113,2 milhões de passageiros (embarque e desembarque), com crescimento de apenas 2,4% em relação a 2007; o segmento de carga aérea obteve desempenho abaixo do programado

em 9,5%. Em 2008 foi obtido crescimento de 10,1% para importação, chegando ao montante de 446,1 mil toneladas. As exportações apresentaram redução de 2,0% em relação a 2007, totalizando 278,1 mil toneladas.

Tais fatos se explicam pelo desempenho econômico verificado em 2008 que influenciou a demanda pelos serviços aeroportuários, principalmente nos dois últimos meses do ano. O desaquecimento da economia no final do exercício, com a queda expressiva da demanda internacional, afetou o desempenho da Infraero. Para se ter uma idéia o movimento de passageiros apresentava, em setembro, crescimento de 4,7%. No segmento da carga aérea, a importação crescia 20,9% e a exportação, 7,7%.

Indicador 6.4: Nº de aeroportos com o Sistema de Gestão de Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000, certificados.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Meta: 2 aeroportos.
Resultado esperado: Obter a Certificação ISO, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001.

Dependência		Certificação do SGQ com base nos requisitos da ABNT-NBR ISO 9001:2000		Realização (%)
		Número de certificações previstas para 2008	Número de certificações realizadas	
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	1	1	100,00%
SRGL	Super. Regional do Leste (Pampulha)	1	1	100,00%
INFRAERO		2	2	100,00%

Meta cumprida. O Aeroporto Santos-Dumont foi auditado no período de 8 a 11 de julho de 2008 e o Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha no período de 20 a 24 de outubro de 2008, ambos obtendo a recomendação para a certificação dos seus processos nos requisitos da NBR ISO 9001:2000.

Indicador 6.5: Nº de aeroportos com o Sistema de Gestão de Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000, mantidos.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Meta: 26 aeroportos.
Resultado esperado: Manter a Certificação ISO, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001.

Dependência		Manutenção da certificação do SGQ com base nos requisitos da ABNT-NBR ISO 9001:2000		Realização (%)
		Número de certificações previstas para 2008	Número de certificações realizadas	
SBBR	Aeroporto de Brasília	1	1	100,00%
SBGL	Aeroporto Galeão	1	0	0,00%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	1	1	100,00%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	1	1	100,00%
SBKP	Aeroporto de Campinas	1	1	100,00%
SBCF	Aeroporto de Confins	1	1	100,00%
SRBE	Super. Regional do Norte	2	2	100,00%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	2	2	100,00%
SRGL	Super. Regional do Leste	1	1	100,00%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	2	2	100,00%
SRPA	Super. Regional do Sul	5	4	80,00%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	6	6	100,00%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	2	2	100,00%
INFRAERO		26	24	92,31%

Dos 26 aeroportos previstos para manter a certificação ISO com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001, 24 realizaram as auditorias de manutenção em 2008 e obtiveram a certificação pelo organismo certificador.

O Aeroporto de Navegantes, na Regional Sul, e o Aeroporto do Galeão tiveram suas auditorias de manutenção adiadas para janeiro de 2009 em virtude dos seguintes fatos:

- ✓ *Aeroporto de Navegante – SBNF: adiada para o período de 15 a 16/01/2009, em virtude das chuvas que atingiram o estado de Santa Catarina, prejudicando a ida do auditor que se deslocaria de Blumenau via terrestre para realizar a auditoria.*

- ✓ *Aeroporto do Galeão – SBGL: adiada para o período de 21 a 23/01/2009.*

Ressalta-se que embora as certificações desses aeroportos não tenham ocorrido durante o ano de 2008, ambas foram efetivadas em janeiro de 2009, tendo sido recomendada a manutenção das certificações.

Iniciativa 6.a: Mapear todos os processos finalísticos críticos em 2008.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Encontra-se em fase de execução da identificação da rede de processos da Infraero, conforme etapas definidas no Projeto Modelagem de Processos, o qual foi aprovado pela Diretoria Executiva.
Situação Desejada: Ter a identificação e o mapeamento de todos os processos finalísticos críticos da rede Infraero, objetivando a melhoria e padronização dos mesmos, para conferir maior transparência, agilidade e confiabilidade dos negócios da Infraero.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Identificação dos processos da INFRAERO Sede	Grupo Técnico de Processos e Superintendentes da Sede	23/04 a 30/05/2008	Concluído
Identificação dos processos finalísticos críticos na INFRAERO Sede	Grupo Técnico de Processos e Superintendentes da Sede	23/04 a 30/05/2008	Concluído
Capacitação dos representantes das Superintendências da Sede quanto à Metodologia de trabalho e ferramenta a ser utilizada	Grupo Técnico de Processos	02 a 06/06/2008	Concluído
Mapeamento dos processos finalísticos críticos da INFRAERO Sede	Representantes das Superintendências da Sede com o apoio do Grupo Técnico de Processos	09/06 a 30/09/2008	Até 30/09 foi realizado o mapeamento de 92,26% dos processos críticos da Sede. Posteriormente, o número de processos críticos aumentou de 145 para 186. Em Dez/2009, acrescentou-se 2 processos a este total. Deste total de 188 processos, são considerados finalísticos 61 processos. Estando mapeados 54 processos. O percentual atual de conclusão é de 88,5%.
Capacitação dos representantes das Superintendências Regionais e Aeroportos subordinados diretamente à Diretoria Executiva, quanto à Metodologia de trabalho e ferramenta a ser utilizada	Grupo Técnico de Processos e Gerentes e Coordenador Regionais de Planejamento e Gestão	de jun a 10/out/2008	Já foram capacitados representantes do Aeroporto de Confins, de Manaus, de SRBR, de SBBR, SRGR, SBGR, SRBE e SRRF. Não foi possível a capacitação de empregados de todas as Regionais e Aeroportos vinculados diretamente à Diretoria Executiva até dezembro/2008.
Identificação dos processos da INFRAERO nas Superintendências Regionais e Aeroportos subordinados diretamente à Diretoria Executiva	Representantes das Superintendências Regionais e Aeroportos subordinados à Diretoria Executiva, com o apoio do Grupo Técnico de Processos e Gerentes e Coordenadores Regionais de Planejamento e Gestão	de jun a 10/out/2008	Já foram identificados os processos do Aeroporto de Confins, da SRMN, SRBR, SBBR, SRGR, SBGR, SRBE e SRRF O cronograma está sendo revisto mas não foram atendidos todas as Regionais e Aeroportos vinculados diretamente à Diretoria Executiva até DEZ/08.
Identificação dos processos finalísticos críticos nas Superintendências Regionais e Aeroportos subordinados diretamente à Diretoria Executiva	Representantes das Superintendências Regionais e Aeroportos subordinados à Diretoria Executiva, com o apoio do Grupo Técnico de Processos e Gerentes e Coordenador Regionais de Planejamento e Gestão	de jun a 10/out/2008	Já foram identificados os processos do Aeroporto de Confins, da SRMN, SRBR, SBBR, SRGR, SBGR, SRBE e SRRF O cronograma está sendo revisto mas não foram atendidos todas as Regionais e Aeroportos vinculados diretamente à Diretoria Executiva até DEZ/08.
Mapeamento dos processos finalísticos críticos nas Superintendências Regionais e Aeroportos subordinados diretamente à Diretoria Executiva	Representantes das Superintendências Regionais e Aeroportos subordinados à Diretoria Executiva, com o apoio do Grupo Técnico de Processos e Gerentes e Coordenador Regionais de Planejamento e Gestão	de jun a 10/out/2008	O mapeamento dos processos finalísticos críticos de Confins, SRMN, SRBR, SBBR, SRGR, SBGR, SRBE e SRRF estão em desenvolvimento, mas ainda não foram concluídos. O cronograma para a realização dessa atividade em outras Superintendências e Aeroportos está sendo revisto para proposição de novo prazo de conclusão.

A equipe responsável pelo projeto está formada por uma Comissão, que não conta com estrutura própria e equipe permanente, dificultando sobremaneira a realização de atividades e o alcance das metas programadas.

Ações a Implementar:

- ✓ Revisar as prioridades, definindo quais os processos finalísticos a serem melhorados inicialmente;

- ✓ Formalizar o Escritório de Processos, dotando-o de estrutura própria e equipe permanente;
- ✓ Capacitar mais representantes na Sede, tendo em vista a movimentação de pessoal entre áreas ou até mesmo saída da Empresa;
- ✓ Capacitar mais colaboradores nas ferramentas de mapeamento, análise e controle de processos.

Iniciativa 6.b: Elaborar, em 2008, Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Encontra-se em fase de execução da identificação dos processos finalísticos críticos. Após a conclusão dessa fase, será iniciada a elaboração do Plano de Ação para a implantação das melhorias.
Situação Desejada: Ter o levantamento das melhorias a serem implementadas e o Plano de Ação elaborado e validado pela Infraero.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Identificação dos problemas existentes nos processos críticos mapeados, respectivas causas e propostas de soluções.	Representantes das Superintendências com o apoio do Grupo Técnico de Processos	09/06 a 30/09/2008	A identificação dos problemas/causas e soluções dos processos finalísticos críticos foi realizada juntamente com a análise dos principais processos de apoio. Os representantes da Sede encarregados da análise ainda não concluíram o trabalho. Até Dez/2008, o percentual atingido foi de 52% para os processos finalísticos.
Elaboração do Plano de Ação para implementação das melhorias.	Representantes das Superintendências com o apoio do Grupo Técnico de Processos	01 a 10/10/2008	A Elaboração dos Planos de Ação para implementação das melhorias foi integrada à 2ª etapa do projeto juntamente com a elaboração da Matriz de Relacionamento para identificação das interfaces dos processos e construção de indicadores de desempenho. Até Dez/2008, o percentual atingido para os processos finalísticos foi de 36%.

Os representantes das áreas executam o trabalho de mapeamento concomitantemente com suas atribuições nas áreas de lotação, gerando por vezes sobrecargas. Por outro lado, a Comissão Permanente de Gestão de Processos não conta com estrutura e pessoal suficiente para um maior apoio às atividades dos representantes o que gera atrasos na conclusão das etapas previstas.
Ações a Implementar:

- ✓ Formalizar o Escritório de Processos, dotando-o de estrutura própria e equipe permanente;
- ✓ Promover ações visando a conclusão das etapas, tanto na Sede como nas demais dependências;
- ✓ Acompanhar a implementação das ações previstas nos Planos de Ação;
- ✓ Capacitar mais colaboradores nas ferramentas de mapeamento, análise e controle de processos.

Iniciativa 6.c.1: Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.

Responsável: Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.

Essa iniciativa está prevista para o exercício de 2009.

Iniciativa 6.c.2: Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.

Responsável: Superintendência de Logística de Carga – DCLC.

Essa iniciativa está prevista para o exercício de 2009.

Iniciativa 6.c.3: Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.

Responsável: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

Essa iniciativa está prevista para o exercício de 2009.

Iniciativa 6.c.4: Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.

Responsável: Superintendência de Navegação Aérea – DONA.

Essa iniciativa está prevista para o exercício de 2009.

Iniciativa 6.c.5: Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.

Responsável: Superintendência de Segurança Aeroportuária – DOSA.

Essa iniciativa está prevista para o exercício de 2009.

Iniciativa 6.c.6: Concluir, em 2009, a implementação do Plano de Ação de melhorias para os processos finalísticos críticos.

Responsável: Superintendência de Finanças – DFFI.

Essa iniciativa está prevista para o exercício de 2009.

Iniciativa 6.d: Revisar os processos para aquisição de bens e serviços, bem como os processos comerciais visando à redução de prazos, até dezembro de 2008.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Encontra-se em fase de análise a proposta elaborada pelo Grupo de Trabalho, criado pelo AA nº 191/PR/2008, com relação aos processos de aquisição de bens e serviços e processos comerciais da Infraero, a qual será aprovada pela Diretoria Executiva.
Situação Desejada: Otimizar os processos de aquisição de bens e serviços, bem como os comerciais, para melhoria do desempenho dos processos e da produtividade da Infraero, visando maior transparência, exatidão e agilidade nos procedimentos.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Conhecer e acompanhar o Grupo de Trabalho do Ministério da Defesa	PRPG	Maio/2008	- AA Nº 191/PR/2008 foi concluído e o documento final entregue às áreas da Sede para análise; - Foi criado Grupo de Trabalho sobre Regulamento de Licitações e Contratos do Ministério da Defesa, para revisão dos normativos; - No dia 19/05/2008, foi realizada reunião no Ministério da Defesa, entre DALC e DCRC, onde foi entregue o Projeto sobre o Regulamento de Licitações e Contratos, para análise; - Após a aprovação desse Projeto, será revisada a NI 6.01 da Infraero.
Compatibilização dos processos para aquisição de bens e serviços e os comerciais, da INFRAERO e do Ministério da Defesa.	PRPG	Junho a Agosto/2008	- O trabalho foi concluído e apresentado relatório ao Ministério da Defesa; Foi realizada oficina de trabalho com Concessionários de Aeroportos e foi aberta Consulta Pública; - Foram consolidadas as sugestões e acolhidas algumas alterações. Após, foi reformulada nova proposta de Regulamento de Licitações e Contratos e remetida ao Ministério da Defesa (Jurídico); - Foi realizada reunião entre INFRAERO (PR e DALC) e Ministério da Defesa, onde foi submetida a minuta do novo Regulamento de Licitações e Contratos à ANAC; - Aguardando posicionamento do Ministério da Defesa e análise da ANAC sobre a minuta do Novo Regulamento de Licitações e Contratos.
Elaboração e revisão da proposta para submeter à aprovação da Diretoria Executiva.	PRPG	Setembro a Outubro/2008	- Em dez/2009, foi realizada reunião entre Ministério da Defesa, ANAC, SAC e Infraero sobre a minuta do Novo Regulamento de Licitações e Contratos. A Infraero fez considerações acerca da análise da ANAC e encontra-se aguardando posicionamento final da SAC e assinatura do Novo Regulamento pelo Ministro da Defesa.

Iniciativa 6.e: Revisar os principais processos de apoio.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Encontra-se em fase de execução da identificação dos processos de apoio. Após essa fase, será iniciada a revisão dos referidos processos.
Situação Desejada: Ter identificados, mapeados e revisados os principais processos de apoio, para melhoria e padronização dos mesmos.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Identificação e seleção dos principais processos de apoio	Grupo Técnico de Processos/Superintendentes	23/04 a 30/05/2008	Concluído
Revisão dos procedimentos dos processos de apoio selecionados (fluxos)	Representantes das respectivas Superintendências com o apoio do Grupo Técnico de Processos	09/06 a 30/09/2008	Até 30/09 foi realizado o mapeamento de 92,26% dos processos críticos da Sede. Posteriormente, o número de processos críticos aumentou de 145 para 186. Em Dez/2009, acrescentou-se 2 processos a este total. Deste total de 188 processos, são considerados processos de apoio 127, estando mapeados 112 processos. O percentual atual de conclusão é de 88%.
Identificação de problemas, causas e possíveis soluções	Representantes das respectivas Superintendências com o apoio do Grupo Técnico de Processos	09/06 a 30/09/2008	A identificação dos problemas/causas e soluções dos processos críticos de apoio foi realizada juntamente com a análise dos processos críticos finalísticos. Até Dez/2008, o percentual atingido foi de 67%.
Elaboração do Plano de Ação para implementação das melhorias	Representantes das respectivas Superintendências com o apoio do Grupo Técnico de Processos	01 a 10/10/2008	A Elaboração dos Planos de Ação para implementação das melhorias foi integrada à 2ª etapa do projeto juntamente com a elaboração da Matriz de Relacionamento para identificação das interfaces dos processos e construção de indicadores de desempenho. Até Dez/2008, o percentual atingido foi de 43%.
Revisão dos principais processos de apoio	Representantes das respectivas Superintendências com o apoio do Grupo Técnico de Processos	01 a 10/10/2008	Essa atividade já está incluída na etapa acima.

Os representantes das áreas executam o trabalho de mapeamento concomitantemente com suas atribuições nas áreas de lotação, gerando por vezes sobrecargas. Por outro lado, a Comissão Permanente de Gestão de Processos não conta com estrutura e pessoal suficiente para um maior apoio às atividades dos representantes, o que gera atrasos na conclusão das etapas.

Ações a Implementar:

- ✓ Revisar as prioridades, definindo quais os processos de apoio devem ser melhorados inicialmente;
- ✓ Formalizar o Escritório de Processos, dotando-o de estrutura própria e equipe permanente;
- ✓ Capacitar mais colaboradores nas ferramentas de mapeamento, análise e controle de processoa.

Iniciativa 6.f: Estender o Programa de Eficiência Logística nos principais terminais de carga da rede Infraero.

Responsável: Superintendência de Logística de Carga – DCLC.
Situação Atual: Implantado no terminal de cargas do Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas.
Situação Desejada: Ampliar o Programa de Eficiência Logística nos principais terminais de carga da rede Infraero.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Implantação no terminal de cargas do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos	**DCLC/LCGR**	**JUL a DEZ/2008**	**Evento de premiação do Programa de Eficiência Logística do TECA-GR, reprogramado para o primeiro semestre/09.**

Em março/2008 o Programa de Eficiência Logística, implantado no Terminal de Cargas do Aeroporto de Guarulhos, completou seu 1° ano de divulgação. Dentro da programação definida pela área de Logística de Carga, baseado no modelo adotado no Terminal de Cargas do Aeroporto de Campinas, ficou agendado para 06.05.2008, evento para premiação daqueles importadores e prestadores de serviços que mais se destacaram ao longo de 2007, que seria realizado no Auditório da FIESP em São Paulo.

Entretanto, tendo em vista que a Receita Federal encontrava-se em greve nas semanas que antecederam a premiação, a Inspetoria da Alfândega do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos e a Gerência de Logística de Cargas do Aeroporto de Guarulhos – GRLC, entenderam que seria melhor remarcar o evento para o segundo semestre de 2008, de forma a evitar que aquela situação comprometesse o brilho do evento, na sua primeira versão.

Após o encerramento da greve da SRF, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA iniciou seu movimento grevista, obrigando a Infraero postergar, por período indeterminado, o agendamento do evento de premiação.

Nessa condição, foi agendada para março/2009, a cerimônia de premiação.

Iniciativa 6.g: Monitorar o absenteísmo.

Responsável: Superintendência de Recursos Humanos – DARH.
Situação Atual: Ausência de uma sistemática de monitoramento do absenteísmo na Empresa.
Situação Desejada: Ter uma gestão centralizada dos dados e causas do absenteísmo.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Definir os afastamentos que serão considerados para o absenteísmo	DARH (RHTE/RHST)	Maio/2008	CONCLUÍDO
Verificar as fontes para levantamento dos afastamentos	DARH (RHTE/RHST)	Junho e Julho/2008	CONCLUÍDO
Pesquisar e estabelecer fórmulas de cálculo de absenteísmo	DARH (RHTE/RHST)	Agosto e Setembro2008	CONCLUÍDO
Programar o cronograma de teste em duas Superintendências Regionais	DARH (RHTE/RHST)	Outubro e Novembro 2008	CONCLUÍDO
Aplicar o teste em duas Superintendências Regionais	DARH (RHTE/RHST)	Outubro e Novembro/2008	CONCLUÍDO
Avaliar o resultado obtido do teste para possíveis ajustes	DARH (RHTE/RHST)	Dezembro/2008	CONCLUÍDO
Efetuar os ajustes necessários e aplicar o teste novamente	DARH (RHTE/RHST)	Janeiro e Fevereiro/2009 e	CONCLUÍDO
Finalizar o cálculo do absenteísmo e aplicar em uma outra Regional e um Aeroporto subordinado	DARH (RHTE/RHST)	Março/2009	
Dar continuidade de aplicação nas demais dependências, por Superintendência Regional	DARH (RHTE/RHST)	Abril a Dezembro/2009	
Estudar os resultados obtidos e elaborar proposta de melhoria	DARH (RHTE/RHST)	Janeiro a março/2010	
Submeter a proposta para aprovação da Diretoria	DARH (RHTE/RHST)	Abril/2010	
Aplicar a proposta aprovada pela Diretoria	DARH (RHTE/RHST)	Abril a Dezembro/2010	
Acompanhar o absenteísmo nas Dependências	DARH (RHTE/RHST)	Abril/Dezembro/2010	
Controle estatístico	DARH (RHTE/RHST)	Janeiro a dezembro/2011	

O cumprimento das atividades/etapas previstas para 2008 foi atendido em sua integralidade.

Entretanto, observou-se a necessidade de implementar ajustes no programado inicialmente, o que engloba acertos em alguns quesitos dos relatórios emitidos pelo sistema informatizado, que envolvem a área de Tecnologia da Informação, a fim de aperfeiçoar os dados de absenteísmo.

Também, optou-se por reunir uma equipe de profissionais das Superintendências Regionais, para avaliar as ações que poderão ser adotadas com base no absenteísmo apurado, bem como redefinir a forma de acompanhamento dos dados das Regionais e o levantamento de sugestões a serem desenvolvidas para manter, minimizar ou eliminar as situações encontradas quando do monitoramento do absenteísmo nas localidades.

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

Indicador 7.1.1. Nível de satisfação dos passageiros.

Responsável: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.
Meta: Aumentar.
Resultado esperado: Atingir patamares de excelência até 2012.

Objetivando aumentar o nível de satisfação dos passageiros foram executadas diversas ações de melhoria com base nos resultados da última pesquisa, conforme definido nos planos de ações das Iniciativas 7.a.1, 7.a.2 e 7.a.3.

Entretanto não foi possível mensurar o alcance da meta, pois não foi realizada a pesquisa de satisfação prevista para 2008, conforme justificativa apresentada no item referente à Iniciativa 7.e.

Indicador 7.1.2. Nível de satisfação das empresas aéreas.

Responsável: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.
Meta: Aumentar.
Resultado esperado: Atingir patamares de excelência até 2012.

Objetivando aumentar o nível de satisfação das empresas aéreas foram executadas diversas ações de melhoria com base nos resultados da última pesquisa, conforme definido nos planos de ações das Iniciativas 7.a.1, 7.a.2 e 7.a.3.

Entretanto não foi possível mensurar o alcance da meta, pois não foi realizada a pesquisa de satisfação prevista para 2008, conforme justificativa apresentada no item referente à Iniciativa 7.e.

Indicador 7.1.3. Nível de satisfação dos pilotos.

Responsável: Superintendência de Navegação Aérea – DONA.
Meta: Aumentar.
Resultado esperado: Atingir patamares de excelência até 2012.

Objetivando aumentar o nível de satisfação dos pilotos foram executadas diversas ações de melhoria com base nos resultados da última pesquisa, conforme definido nos planos de ações das Iniciativas 7.b.1, 7.b.2 e 7.b.3.

Entretanto não foi possível mensurar o alcance da meta, pois não foi realizada a pesquisa de satisfação prevista para 2008, conforme justificativa apresentada no item referente à Iniciativa 7.e.

Indicador 7.1.4. Nível de satisfação dos concessionários.

Responsável: Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.
Meta: Aumentar.
Resultado esperado: Atingir patamares de excelência até 2012.

Objetivando aumentar o nível de satisfação dos concessionários foram executadas diversas ações de melhoria com base nos resultados da última pesquisa, conforme definido nos planos de ações das Iniciativas 7.c.1, 7.c.2 e 7.c.3.

Entretanto não foi possível mensurar o alcance da meta, pois não foi realizada a pesquisa de satisfação prevista para 2008, conforme justificativa apresentada no item referente à Iniciativa 7.e.

Indicador 7.1.5. Nível de satisfação dos clientes-carga.

Responsável: Superintendência de Logística de Carga – DCLC.
Meta: Aumentar.
Resultado esperado: Atingir patamares de excelência até 2012.

Objetivando aumentar o nível de satisfação dos clientes-carga foram executadas diversas ações de melhoria com base nos resultados da última pesquisa, conforme definido nos planos de ações das Iniciativas 7.d.1, 7.d.2 e 7.d.3.

Entretanto não foi possível mensurar o alcance da meta, pois não foi realizada a pesquisa de satisfação prevista para 2008, conforme justificativa apresentada no item referente à Iniciativa 7.e.

Indicador 7.2: Formalização de acordos de cooperação técnica com prefeituras municipais visando a incorporação do Plano de Zona de Proteção do aeroporto (PZP), do Plano de Zoneamento de Ruído aeronáutico (PZR) e da Área de Segurança Aeroportuária (ASA) nos Planos Diretores Participativos (PDP) dos Municípios por eles abrangidos.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.
Meta: 8 aeroportos.
Resultado esperado: Eliminação das inconsistências entre planejamento aeroportuário e planejamento territorial municipal e regional e maior harmonia entre aeroportos e cidades.

Os aeroportos envolvidos são: Guarulhos, Campinas, Vitória, Goiânia, Florianópolis, Fortaleza, Macapá e Aracajú.

Os procedimentos para início das atividades foram definidos e os contatos com os Aeroportos e Prefeituras foram iniciados no mês de Agosto. A previsão de assinaturas dos Acordos é o 1º trimestre de 2009, em função das alterações previstas para as estruturas dos governos municipais a partir das eleições de novembro de 2008.

Em todos os contatos realizados, envolvendo autoridades e técnicos das Secretarias Municipais relacionadas ao projeto, a proposta da Infraero foi bem recebida e considerada oportuna, em função do estágio de revisão dos Planos Diretores Municipais.

Indicador 7.3: Índice de novos aproveitamentos nas áreas vizinhas aos aeroportos em conformidade com o PZP, PZR e ASA, nos aeroportos com cooperação formal com os Municípios.

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

Indicador previsto para 2009.

Indicador 7.4: Nível de satisfação da população das áreas vizinhas vinculadas aos aeroportos.

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

Indicador previsto para 2010.

Iniciativa 7.a: Avaliação dos públicos passageiros e empresas aéreas.

7.a.1. Elaborar, em 2008, Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, dos públicos passageiros e empresas aéreas.
7.a.2. Implementar, em 2008, pelo menos 30% das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para os públicos passageiros e empresas aéreas.
7.a.3. Concluir, em 2009, a implementação das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para os públicos passageiros e empresas aéreas.

Responsável: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.
Situação Atual: A pesquisa de satisfação apresentou oportunidades de melhoria dos serviços da Infraero para os passageiros e as empresas aéreas.
Situação Desejada: Aumentar o nível de satisfação dos passageiros e das empresas aéreas, buscando atingir patamares de excelências até 2012.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Analisar resultados obtidos na pesquisa de satisfação realizada em 2007, no que diz respeito a passageiros e empresas aéreas.	DOGP(GPLO)	Maio/2008 – Junho/2008	CONCLUÍDO
Identificar oportunidades de melhoria para aumento da satisfação de passageiros e empresas aéreas.	DOGP(GPLO)	Junho/2008 – Julho/2008	CONCLUÍDO
Elaborar proposta de Plano de Ações para aumento da satisfação de passageiros e empresas aéreas.	DOGP(GPLO)	Junho/2008 – Julho/2008	CONCLUÍDO*
Realizar tratativas com as áreas relacionadas para validação da proposta de Plano de Ações.	DOGP(GPLO)/Áreas Relacionadas e Aeroportos	Julho/2008 – Agosto/2008	CONCLUÍDO*
Identificar as ações que possuem viabilidade de implementação em 2008.	DOGP(GPLO)	Julho/2008 – Agosto/2008	CONCLUÍDO*
Negociar com as áreas envolvidas para implementação das ações identificadas.	DOGP(GPLO)/Áreas Relacionadas e Aeroportos	Agosto/2008 – Setembro/2008	CONCLUÍDO*
Implementar as ações identificadas.	Áreas Relacionadas e Aeroportos	Setembro/2008 – Dezembro/2008	CONCLUÍDO*
Acompanhar e controlar a implementação das ações identificadas.	DOGP(GPLO)	Setembro/2008 – Dezembro/2008	CONCLUÍDO*
Concluir, em 2009, a implementação das ações previstas no Plano de Ações resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007.	Áreas Relacionadas e Aeroportos	Janeiro/2009 – Dezembro/2009	
Acompanhar a conclusão, em 2009, da implementação das ações previstas no Plano de Ações resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007.	DOGP(GPLO)	Janeiro/2009 – Dezembro/2009	

* Concluído somente o segmento de passageiros.

A Superintendência de Gestão Operacional – DOGP realizou análise de todos os itens constantes na pesquisa realizada em 2007 identificando os aeroportos que obtiveram índices inferiores a média geral.

Após a análise da pesquisa, identificou oportunidades e melhorias que resultassem no aumento da satisfação dos passageiros e empresas aéreas, consequentemente aumentando os índices obtidos na pesquisa.

Com base nas oportunidades identificadas foi elaborado um plano de ação, elencando as atividades a serem realizadas e seus respectivos responsáveis.

Após a elaboração do Plano de Ação, o mesmo foi repassado a todos os envolvidos nas atividades, para que este fosse validado, iniciando posteriormente a sua implementação.

Visando a melhoria da satisfação de passageiros e empresas aéreas e atender suas necessidades, foram estabelecidas as ações que seriam implementadas no ano de 2008, sendo que ao menos 30% destas ações deveriam ser concluídas no ano corrente. Por meio de aquisições de equipamentos, veículos, melhorias na infraestrutura e treinamentos dos colaboradores, concluiu-se 31,30% das ações propostas para o segmento de passageiros.

Encontra-se em fase de elaboração o Plano de Ação para as Empresas Aéreas que subsidiará a conclusão das demais etapas previstas para o ano de 2008. Mesmo com as ações concluídas somente para passageiros a iniciativa 7.b foi alcançada com a implantação de pelo menos 30% das ações previstas para 2008.

Iniciativa 7.b: Avaliação do público pilotos.

7.b.1. Elaborar, em 2008, Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, do público pilotos.

7.b.2. Implementar, em 2008, pelo menos 30% das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público pilotos.

7.b.3. Concluir, em 2009, a implementação das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público pilotos.

Responsável: Superintendência de Navegação Aérea – DONA.
Situação Atual: A pesquisa de satisfação apresentou oportunidades de melhoria dos serviços da Infraero para os Pilotos.
Situação Desejada: Aumentar o nível de satisfação dos Pilotos, buscando atingir patamares de excelência até 2012.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Analisar resultados obtidos na pesquisa de satisfação realizada em 2007, para o público alvo Pilotos.	DONA	Maio/2008 – Junho/2008	Concluído
Identificar oportunidades de melhoria para aumento da satisfação dos Pilotos.	DONA	Junho/2008 – Julho/2008	Concluído
Elaborar Proposta de Ações para aumento da satisfação dos Pilotos.	DONA (NAME)	Junho/2008 – Julho/2008	Concluído
Encaminhar às áreas relacionadas e aeroportos responsáveis os itens identificados como insatisfatórios, solicitando informações e propostas sobre ações com intuito de eliminar ou mitigar os problemas encontrados.	DONA (NAME)	Julho/2008 – Agosto/2008	Concluído
Consolidar as informações recebidas das áreas relacionadas e aeroportos, realizar tratativas e validar Plano de Ações a serem implementadas em 2008 e 2009.	DONA (NAME)/ Áreas Relacionadas e Aeroportos	Julho/2008 – Agosto/2008	Informações consolidadas. Validando Plano de Ações de Melhorias. Aguardando respostas dos Aeroportos.
Implementar pelo menos 30% das ações previstas no plano de ações.	DONA/ Áreas Relacionadas e Aeroportos	Setembro/2008 – Dezembro/2008	Implementadas 54,2% das ações previstas até dezembro de 2008, conforme Plano de Ação de Melhorias.
Acompanhar e controlar a implementação das ações identificadas.	DONA (NAME)	Setembro/2008 Dezembro/2008	Concluído
Concluir, em 2009, a implementação das ações previstas no Plano de Ações.	DONA/ Áreas Relacionadas e Aeroportos	Janeiro/2009 – Dezembro/2009	Em andamento
Acompanhar a conclusão, em 2009, da implementação das ações previstas.	DONA (NAME)	Janeiro/2009 – Dezembro/2009	Em andamento

O objetivo aumento do nível de satisfação do público pilotos tende a ser plenamente alcançado, face à atual taxa de implementação de melhorias nos itens pesquisados, principalmente nas localidades em que estes itens receberam uma avaliação insatisfatória. As iniciativas 7.b.1 e 7.b.2 foram concluídas em 2008, e a iniciativa 7.b.3 apresenta tendência a ser cumprida em 2009.

A iniciativa 7.b.1 foi definida com base em informações solicitadas aos aeroportos pesquisados, sobre quais ações seriam, foram ou estariam sendo tomadas no sentido de eliminar ou mitigar deficiências (se estas existissem) nos item com notas abaixo da média nacional obtidos. Foram elaboradas planilhas contendo propostas de ações de melhorias e uma planilha específica para cada localidade, com as notas obtidas e itens avaliados abaixo da média nacional em destaque e enviadas a cada localidade.

Com base nas informações recebidas, elaboraram-se planos de ações para cada um destes aeroportos e uma planilha para acompanhamento das ações concluídas em cada aeroporto.

A iniciativa 7.b.2 foi monitorada com base nesta planilha, onde se verifica a implementação, em 2008, de 54,2% das ações propostas em todos os aeroportos pesquisados.

Iniciativa 7.c: Avaliação do público concessionários.

7.c.1. Elaborar, em 2008, Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, do público concessionários.

7.c.2. Implementar, em 2008, pelo menos 30% das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público concessionários.

7.c.3. Concluir, em 2009, a implementação das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público concessionários.

Responsável: Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.
Situação Atual: A 2ª edição da pesquisa realizada em 2007 aferiu índice de satisfação igual a 81%.
Situação Desejada: Atingir patamar de excelência até 2012 constatado em pesquisa de satisfação dos concessionários obtendo índice superior a 90%.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Identificar na Pesquisa de Satisfação de 2007, respectivamente, o tamanho da amostra por aeroporto e as notas atribuídas a cada aspecto da atuação comercial.	DCRC/PRMC	AGO/2008	Concluído
Atuar junto às áreas envolvidas para a melhoria das notas obtidas nos aspectos: 1) rapidez nas decisões: - verificar, propor e acompanhar junto aos aeroportos as melhorias dos processos existentes.	DCRC	NOV/DEZ/ 2008	Em andamento
2) efetividade na solução de problemas: - verificar, propor e acompanhar junto aos aeroportos as melhorias dos processos existentes.	DCRC	NOV/DEZ/ 2008	Concluído
3) rapidez de resposta para a solução dos problemas de manutenção: - Promover encontros com a Gerência de Manutenção de Sistemas Comerciais para viabilizar a rapidez de resposta e a melhoria no atendimento às demandas por manutenção nos aeroportos da Rede.	DCRC	2º/2008	Em andamento
4) flexibilidade no momento da negociação: - realizar, em 2008, Curso de Negociação e Relacionamento com Clientes com a participação dos agentes comercias dos aeroportos que obtiveram as piores notas nesse aspecto. - Os recursos para viabilizar o treinamento serão solicitados ao DARH.	DCRC	NOV/2008	Treinamento realizado nos dias 3 a 5 de Dez/08

Os aspectos da atuação comercial trabalhados no Plano de Ação – Público Concessionários – para melhoria da satisfação dos concessionários, de acordo com as notas recebidas na Pesquisa de Satisfação realizada em 2007, foram:

1) rapidez nas decisões (nota 6,9);

2) efetividade na solução de problemas (nota 7,1);

3) rapidez de resposta para a solução dos problemas de manutenção (nota 7,2);

4) flexibilidade no momento das negociações (nota 7,3).

As atividades/etapas elencadas no Plano de Ação – Público Concessionários – foram executadas com êxito, com destaque para:

- ✓ "Efetividade na solução de problemas" – foram realizadas 22 visitas de monitoramento comercial durante o exercício 2008, onde foram verificadas a gestão comercial dos contratos, o cumprimento das cláusulas contratuais pelos estabelecimentos comerciais e os aspectos operacionais dos negócios, com o apontamento das inconformidades encontradas e proposição de melhorias para os processos existentes;
- ✓ "Flexibilidade no momento das negociações" – foi realizado, no período de 3 a 5 de dezembro/08, o Curso Corporativo de Negociação e Relacionamento com Clientes – 2ª Turma, voltado para a melhoria da flexibilidade do agente comercial da INFRAERO no momento das negociações, com a presença de 25 participantes dos aeroportos que obtiveram as piores notas na Pesquisa de Satisfação de 2007.

Os aspectos "rapidez nas decisões" e "rapidez de resposta para a solução dos problemas de manutenção" continuam em andamento no exercício 2009, com a atuação da Superintendência de Relações Comerciais junto às áreas envolvidas para a melhoria das notas obtidas.

Iniciativa 7.d: Avaliação do público clientes-carga.

7.d.1. Elaborar, em 2008, Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, do público clientes-carga.

7.d.2. Implementar, em 2008, pelo menos 30% das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público clientes-carga.

7.d.3. Concluir, em 2009, a implementação das ações previstas no Plano de Ação resultante da avaliação dos resultados obtidos na pesquisa realizada em 2007, para o público clientes-carga.

Responsável: Superintendência de Logística de Carga – DCLC.
Situação Atual: A Pesquisa realizada em 2007 mostrou significativo aumento da satisfação dos clientes de carga aérea em relação à pesquisa de 2004. "Cálculo de Tarifas" e "Taxas de Serviços" obtiveram índice de 7,9%.
Situação Desejada: Alcançar, no período de 2008-2012, por meio da otimização de sistemas, tecnologia de ponta, melhoria dos processos operacionais, bem como do relacionamento humano, a excelência no atendimento aos clientes de carga aérea.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Aplicar pesquisa de opinião em 2008 para aferir os resultados das providências implementadas, a partir da pesquisa de 2007.	DCLC/LCRM	SET a NOV/2008	Encaminhada à PRMC, por meio da CF Nº 14294/DCLC/2008, sugestões a serem avaliadas/aplicadas na próxima pesquisa.
Analisar resultados da pesquisa 2008.	DCLC/LCRM-2	DEZ/2008	A realizar
Elaborar, em conjunto com a FITC, pesquisa para aferição dos tópicos "Tarifas" e "Cálculo de Serviços".	LCRM/FITC	SET a OUT/2008	Encaminhado em 13.11.2008, Despacho nº 25/LCRM((LCRM-2)/2008, informando parâmetros para a pesquisa
Implementar, no mínimo, 50% das ações previstas.	DCLC	FEV a DEZ/2009	Em andamento
Implementar ações para a "acessibilidade" nos TECAS.	DCLC	MAR a NOV/2009	Reunião preliminar com a área de Acessibilidade - PR, Sr. Antunes
Implementar novos negócios (varejo/mix/serviços)	DCLC	MAR a DEZ/2009	Realizada 1ª reunião com a DCRC
Implementar novas facilidades e procedimentos internos para a melhoria dos serviços prestados, com foco nas expectativas dos clientes e órgãos intervenientes do sistema.	DCLC	MAR a DEZ/2009	Implantação de todas as CACs e início das reestruturações.

Iniciativa 7.e: Realizar, em 2008, pesquisa de avaliação do nível de satisfação dos passageiros, clientes-carga, pilotos, empresas aéreas e concessionários, com uma amostra mais abrangente do que a da pesquisa anterior.

Responsável: Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.
Situação Atual: Ações corretivas relativas à pesquisa de 2007 em fase de desenvolvimento nos aeroportos.
Situação Desejada: Acompanhamento freqüente do nível de satisfação dos clientes e análise aprofundada dos atributos já pesquisados.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Contratação da empresa	PRMC	Fevereiro/2009	Não realizado
Aplicação da pesquisa	PRMC	Março/2009	Não realizado
Fechamento e relatório final	PRMC	Abril/2009	Não realizado
Divulgação dos resultados junto às áreas	PRMC	Maio/2009	Não realizado
Desenvolvimento do Plano de Ação	PRMC	Junho/2009	Não realizado

A Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC definiu que a modalidade da licitação para a realização da Pesquisa de Opinião em 2008 seria Pregão.

Desta forma, iniciou as providências para o andamento do processo, no entanto a Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República – SECOM/PR lançou seu edital para contratação de empresa especializada em pesquisa de opinião na modalidade Técnica e Preço.

Diante dessa conduta adotada pela SECOM/PR, a Infraero, por meio da PRMC, após contatos feitos com aquele órgão, acolheu as orientações e providenciou os instrumentos necessários para a mesma modalidade de licitação.

Tomadas as providências cabíveis para realizar o processo de licitação, identificou-se que a Infraero não poderia contratar empresa por essa modalidade. A lei que rege o processo licitatório, nº 8.666 não contempla a Infraero (empresa pública) a aplicar esse mecanismo na contratação desse serviço especializado. Diante desse fato, o prazo expirou e não foi possível realizar a pesquisa no ano de 2008. Contudo, a PRMC, devido aos procedimentos e atos efetuados anteriormente está em estágio bem adiantado para reiniciar a contratação de empresa especializada para a realização da pesquisa em 2009.

Iniciativa 7.f: Realizar, em 2009, pesquisa de avaliação da satisfação da população das áreas vizinhas vinculadas aos aeroportos.

Responsável: Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.
Situação Atual: Ações corretivas relativas à pesquisa de 2007 em fase de desenvolvimento nos aeroportos.
Situação Desejada: Acompanhamento freqüente do nível de satisfação dos clientes e análise aprofundada dos atributos já pesquisados.

Essa iniciativa está prevista para 2009.

Iniciativa 7.g: Estabelecer cooperação técnica permanente com Estados e Municípios para integração operacional e econômica dos aeroportos com as cidades, para oito aeroportos em 2008.

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

Situação Atual: Não existem acordos de cooperação técnica com Estados e Municípios para a integração operacional e econômica dos aeroportos com as cidades, o que aumenta o risco de conflitos ou de falta de sinergia entre os planos de desenvolvimento dos aeroportos e das cidades.

Situação Desejada: Que exista acordos de cooperação técnica com Estados e Municípios para a integração operacional e econômica dos aeroportos com as cidades, o que diminui o risco de conflitos ou de falta de sinergia entre os planos de desenvolvimento dos aeroportos e das cidades.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Mobilizar equipe para coordenação do Plano de Integração Operacional Urbana	DOPL	Jan.08 – abr.08	Foi mobilizada equipe com técnicos realocados e oriundos da ANAC.
Definir procedimentos preliminares de cooperação técnica com Estados e Municípios e minuta-padrão dos Termos de Cooperação Técnica	DOPL	Mai.08 – Jun.08	Etapa 100% cumprida.
Definir aeroportos prioritários para o estabelecimento da cooperação técnica	DOPL	Mai.08	Definidos os aeroportos prioritários e agendadas reuniões para apresentação dos objetivos.
Elaborar, em parceria com Estados e Municípios dos aeroportos prioritários, os Termos de Cooperação Técnica	DOPL	Jul.08 – dez.08	Etapa 12,5% concluída para a meta prevista de 8 aeroportos em 2008, considerando que somente um aeroporto retornou a minuta do Termo com suas modificações. A celebração do Termo de Cooperação Técnica depende da manifestação formal dos Municípios contatados, o que deverá ocorrer após a mudança dos governos Municipais decorrentes das eleições de novembro 2008. Prever, em 2009, retomada do assunto junto aos novos prefeitos.
Executar as ações fixadas nos Termos de Cooperação Técnica	DOPL	Jul.08 – dez.08	Prefeitura de Aracaju aguarda agendamento para assinatura do Acordo e início das atividades. Finalizada a eleição municipal de 2008, aguarda-se a manifestação formal dos representantes eleitos. Prever, em 2009, retomada do assunto junto aos novos prefeitos.

Entre os contatos realizados para apresentação do PLIU (Plano de Integração Urbana), apenas os Municípios de Recife e Macapá não agendaram a reunião solicitada pela Infraero, em 2008.

Dos oito aeroportos prioritários cujos municípios agendaram reunião com a Infraero, foram visitados nove: Guarulhos, Campinas, Vitória, Goiânia, Florianópolis, Fortaleza, Aracaju e Porto Alegre. O Prefeito de Aracaju respondeu positivamente em dez/2008. Em 2009 deverá ser agendada data para assinatura do Acordo.

Iniciativa 7.h: Promover a incorporação do Plano de Zona de Proteção do aeroporto (PZP), do Plano de Zoneamento de Ruído aeronáutico (PZR) e da Área de Segurança Aeroportuária (ASA) nos Planos Diretores Participativos (PDP) dos Municípios por eles abrangidos, mediante o início do processo de revisão dos PDPs, para oito aeroportos em 2008.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.
Situação Atual: Em muitos Municípios, o PZP, PZR e ASA do aeroporto não estão incorporados ao PDP.
Situação Desejada: Incorporar o PZP, PZR e ASA do aeroporto ao PDP dos Municípios por ele abrangidos.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Mobilizar equipe para coordenação do Plano de Integração Operacional Urbana	DOPL	Jan.08 – abr.08	Foi mobilizada equipe com técnicos realocados e oriundos da ANAC.
Definir procedimentos preliminares de promoção da incorporação do PZP, PZR e ASA nos PDPs	DOPL	Mai.08 – jun.08	Foi definida a celebração de Acordos de Cooperação técnica com estados e municípios visando a integração do PZP, PZR e ASA nos planos municipais.
Definir aeroportos prioritários para a incorporação do PZP, PZR e ASA nos PDPs	DOPL	Mai.08	Etapa Concluída. Aeroportos prioritários: Guarulhos, Campinas, Vitória, Goiânia, Florianópolis, Fortaleza, Macapá, Aracaju, Porto Alegre e Recife. Agendadas reuniões para apresentação dos objetivos da Infraero.
Definir, com os Municípios dos aeroportos prioritários, o processo para incorporação do PZP, PZR e ASA no PDP	DOPL	Jul.08 – dez.08	Dos municípios envolvidos nos 8 aeroportos, foram visitados 9 municípios e apresentada a minuta de Acordo de Cooperação Técnica. (3) Finalizada a eleição, aguarda-se a manifestação formal dos representantes eleitos. A prefeitura de Aracaju encaminhou minuta de Acordo e aguarda agendamento de data para assinatura e o envio das curvas de ruído a serem adotadas para início das atividades.

Entre os contatos realizados para apresentação do PLIU (Plano de Integração Urbana), apenas os Municípios de Recife e Macapá não agendaram a reunião solicitada pela Infraero, em 2008.

Dos oito aeroportos prioritários cujos municípios agendaram reunião com a Infraero, foram visitados nove municípios: Guarulhos, Campinas, Vitória, Goiânia, Florianópolis, Fortaleza, Aracaju e Porto Alegre. O Prefeito de Aracaju respondeu positivamente em dez/2008. Em 2009 deverá ser agendada data para assinatura do Acordo.

2.4.1.8 – Objetivo Estratégico 8: Aumento do nível de capacitação e satisfação dos empregados, buscando atingir patamares de excelência até 2012

Indicador 8.1: Plano de Treinamento (Percentual de implantação das ações de capacitação).

Responsável: Superintendência de Recursos Humanos – DARH.
Meta: 100%.
Resultado esperado: Que todos os cursos/eventos previstos no Plano de Treinamento de 2008 sejam realizados. Elevando o nível de capacitação e satisfação dos empregados, tendo melhor desempenho profissional e empresarial.

Dependência		Realizado até dezembro/2008		
		Cursos / Eventos Previstos em 2008	Cursos / Eventos Realizados	Realização (%)
SEDE	Sede	342	207	60,5%
SBBR	Aeroporto de Brasília	113	86	76,1%
SBGL	Aeroporto Galeão	85	84	98,8%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	87	80	92,0%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	7	7	100,0%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	23	23	100,0%
SBKP	Aeroporto de Campinas	61	59	96,7%
SBCF	Aeroporto de Confins	21	21	100,0%
SRBE	Super. Regional do Norte	80	72	90,0%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	86	80	93,0%
SRGL	Super. Regional do Leste	125	122	97,6%
SRGR	Super. Regional do Sudeste	105	77	73,3%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	67	67	100,0%
SRPA	Super. Regional do Sul	249	245	98,4%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	126	126	100,0%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	68	64	94,1%
INFRAERO		1645	1420	86,3%

Foram previsto 1.645 cursos no Plano de Treinamento da Infraero para 2008, no entanto foram realizados 2.646 cursos, sendo que apenas 1.420 destes haviam sido previstos, perfazendo um índice geral de realização de 86,32%.

Das 70 (setenta) dependências, apenas 50 (cinquenta) conseguiram atingir a meta esperada de 100%, enquanto 8 (oito) delas ficaram com índices entre 90% e 100%, e 12 (doze) localidades obtiveram índices inferiores a 90%.

O índice total da Infraero foi comprometido basicamente por 3 (três) dependências: Sede, Aeroporto de Brasília e a Superintendência Regional do Sudeste. Isto aconteceu porque tais localidades possuíam um quantitativo elevado de cursos previstos e que não foram realizados, influenciando a meta global de forma significativa.

Utilizando como base o resultado da Sede, que obteve índice de 60,53% de realização, conclui-se que este resultado está diretamente relacionado a não efetivação de eventos de mercado, sobre os quais a Superintendência de Recursos Humanos – DARH não possui gestão.

É pertinente salientar que durante o ano podem acontecer fatos que tragam necessidade de alteração na programação por um motivo de urgência o até mesmo por mudanças nos planos de ação empresariais.

Deste modo, com o acompanhamento mensal realizado no ano de 2008, foi possível identificar problemas no planejamento e, por conseguinte, adotar providências para melhoria futura, dentre as quais nota-se a necessidade de flexibilizar parte do planejamento de treinamento em benefício da própria Empresa.

Indicador 8.2: Clima Organizacional (Percentual de implantação das ações de melhoria).

Responsável: Superintendência de Recursos Humanos – DARH.

A meta para esse indicador está prevista para o exercício de 2009.

Iniciativa 8.a: Implementar, em 2008, a Matriz de Competências no subsistema de treinamento, em programa (piloto) corporativo da Diretoria de Operações.

Responsável: Superintendência de Recursos Humanos – DARH.
Situação Atual: Os programas de capacitação atendem as necessidades indicadas pelas áreas e às exigências legais.
Situação Desejada: Os programas de capacitação deverão atender ao planejamento estratégico da Empresa, com base na Matriz de Treinamento por Competências.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Levantamento de necessidades de treinamento com base em competências, junto aos gestores das Superintendências da Diretoria de Operações nas dependências: Sede, SRBR, SBGR, SBSP, SBKP, SRBE, SRPA, SRBR e SBBR	DARH (RHGP-1)	Março a Maio	Concluído
Consolidação dos dados levantados	DARH (RHGP-1)	Maio	Concluído
Desenho das ações corporativas	DARH (RHGP/RHEC)	Junho	Concluído
Realização das ações de capacitação	DARH (RHEC)	Set/Out/Nov 2008	Concluído
Avaliação da iniciativa	DARH (RHGP-1)	Dez/2008 a Set/2009	Aguardando a finalização dos projetos

As principais etapas previstas foram realizadas dentro do prazo. Atualmente está sendo aguardado o término dos treinamentos para monitoração dos resultados da avaliação e do alcance das metas do projeto piloto dos gestores ligados à Diretoria de Operações – DO.

Iniciativa 8.b: Elaborar, em 2008, plano de implantação da Matriz de Competência no subsistema de avaliação de desempenho.

Responsável: Superintendência de Recursos Humanos – DARH.
Situação Atual: A sistemática de Avaliação de Desempenho não está sendo realizada na Empresa.
Situação Desejada: Aplicar a Avaliação de Desempenho a todos os empregados, baseada no Modelo de Gestão de Pessoas por Competências.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Definir os objetivos da Avaliação de Desempenho	DARH	Julho/2008	Concluído
Definir os critérios de utilização da Matriz de Competência na sistemática de Avaliação de Desempenho	DAHR (RHGP)	Agosto e Setembro/2008	Concluído
Estabelecer a metodologia e as ferramentas a serem utilizadas na Avaliação de Desempenho	DARH (RHGP)	Outubro/2008	Concluído
Elaborar plano de divulgação, sensibilização e treinamento para aplicação da Avaliação de Desempenho por Competência final de 2009	DARH (RHGP/RHEC)	Junho e Julho/2008	Pendente

As principais etapas previstas foram realizadas dentro do prazo. Com relação à etapa pendente, a Superintendência de Recursos Humanos – DARH deverá elaborar plano de divulgação, sensibilização e treinamento para aplicação da avaliação do desempenho até o final de 2009.

Iniciativa 8.c: Elaborar, em 2008, diagnóstico corporativo do clima organizacional da Infraero e correspondente Plano de Ação para melhoria do clima organizacional.

Responsável: Superintendência de Recursos Humanos – DARH.
Situação Atual: A Empresa não dispõe de dados quanto ao clima organizacional.
Situação Desejada: Dispor de dados para subsidiar ações voltadas à satisfação dos empregados.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Estabelecer escopo da pesquisa de clima organizacional	DARH	Julho/2008	Concluído
Estimar custos e garantir aporte orçamentário	DARH (RHGP-2)	Agosto/2008	Iniciado
Proceder a contratação de empresa especializada na elaboração, aplicação e análise de resultados de pesquisa de clima organizacional	DARH (RHGP-2)	Agosto a Outubro/2008	Interrupção do processo de contratação
Realizar a pesquisa de clima organizacional	Empresa contratada	Novembro/2008	
Elaborar Plano de Ação	DARH (RHGP-2)	Dezembro/2008	
Implementar as ações planejadas	A ser definido conforme ações	2009	

O escopo da pesquisa de clima organizacional foi estabelecido no prazo e estava em fase de conclusão a estimativa de custos e a busca do aporte orçamentário.

Entretanto, em agosto de 2008 ocorreu a interrupção do processo de contratação, pois, observou-se que foi realizada pesquisa de comunicação, pela Superintendência de Marketing e Comunicação Social, que detectou, além de fatores relacionados com a comunicação da Empresa, opiniões e necessidades relacionadas ao clima organizacional. Dessa forma, por orientação da Diretoria de Administração, ao invés de contratar empresa para a realização da pesquisa de clima organizacional, deveriam ser utilizados dados dessa pesquisa.

Desta forma, em dezembro de 2008 foram propostas ações de melhoria do clima organizacional com base no resultado da pesquisa realizada pela área de comunicação social.

Iniciativa 8.d: Revitalizar o Programa de Qualidade de Vida a partir de 2009.

Responsável: Superintendência de Recursos Humanos – DARH.

Iniciativa prevista para o exercício de 2009.

2.4.1.9 – Objetivo Estratégico 9: Implantação do novo modelo de gestão até 2010

Iniciativa 9.a: Definir, em 2008, as premissas básicas para revisão do novo modelo de gestão e a correspondente arquitetura organizacional.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Estruturas sem padrão definido para cada grupo administrativo e com responsabilidade orgânica definida sem critérios.
Situação Desejada: Redefinição das estruturas em face do planejamento; Remodelagem e Regulamentação, inclusive das funções de confiança, suas denominações e finalidades indexadas às unidades orgânicas a que se vinculam; padronização geral por área de atuação e por grupo administrativo e estabelecimento do regramento para criação e provimento.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Levantamento dos problemas que afetam negativamente as estruturas organizacionais, sob a ótica da SEDE e SR's.	PGDO	Abril a Agosto/2008	- Sob a ótica da Sede, foi feito o levantamento dos problemas que afetam negativamente as estruturas organizacionais; - Com relação às Superintendências Regionais e Aeroportos subordinados à Sede, por meio da CF nº 14079/DO/2008, de 23/06/2008, foi solicitado aos Superintendentes a apresentação de nova arquitetura organizacional com novo modelo de gestão julgados necessários a sanar os problemas e otimizar o desempenho empresarial. Expirado o prazo, o assunto está sob análise por parte da Diretoria de Operações.
Elaboração de Proposta para revisão do novo Modelo de Gestão e correspondente Arquitetura Organizacional, para aprovação da Diretoria Executiva.	PGDO	Agosto/2008	- A modelagem para os Aeroportos está sendo estudada, à luz das Superintendências Regionais.
Aprovação da proposta pela Diretoria Executiva.	PRPG	Agosto/2008	-Concluída nova formatação para as estruturas organizacionais das Superintendências Regionais e da rede aeroportuária, para a aprovação da Diretoria Executiva e do Conselho de Administração.

Por meio dos Atos Administrativos nº 863 e 864/PR/2009, ambos de 11/03/2009, foram aprovadas novas estruturas organizacionais para as Superintendências Regionais e para os Aeroportos da Rede da Infraero.

Por outro lado, foi publicado o Edital de Concorrência AA-02/2009 – BNDES para a contratação por aquela Estatal, de serviço de consultoria para projeto de reestruturação da Infraero, visando sua transformação em companhia aberta, a proposição de modelos de gestão e/ou de configurações empresariais.

Iniciativa 9.b: Definir, em 2008, em conjunto com a Diretoria Executiva, valendo-se inclusive de consultoria externa, o novo modelo de gestão, a correspondente arquitetura organizacional e a sua estratégia de implantação.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Estruturas sem padrão definido para cada grupo administrativo e com responsabilidade orgânica definida sem critérios.
Situação Desejada: Redefinição das estruturas em face do planejamento; Remodelagem e Regulamentação, inclusive das funções de confiança, suas denominações e finalidades indexadas às unidades orgânicas a que se vinculam; padronização geral por área de atuação e por grupo administrativo e estabelecimento do regramento para criação e provimento.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Definições e aprovação da Diretoria Executiva	D. Executiva / PRPG	Até 30/09/2008	- Assunto conduzido pelo Ministério da Defesa e apenas acompanhado pela Infraero. - O Termo de Convênio com BNDES foi assinado.
Estudos técnicos preliminares e elaboração do termo de referência	PRPG / PGDO	Até 15/11/2008	- A Infraero participou da elaboração de documentos para embasar a contratação da consultoria pelo BNDES, com base em Termo de Cooperação Técnica firmado entre o BNDES e o MD.
Desenvolvimento do processo de contratação diretamente pela INFRAERO ou via Convênio BNDES/Ministério da Defesa	PRPG/PGDO e órgãos afins	Até 30/12/2008	
Contratação, direta ou indiretamente, da Empresa de Consultoria	PRPG	Dezembro/2008	

Foi publicado o Edital de Concorrência AA-02/2009 – BNDES para a contratação por aquela Estatal, de serviço de consultoria para projeto de reestruturação da Infraero, visando sua transformação em companhia aberta, a proposição de modelos de gestão e/ou de configurações empresariais.

Iniciativa 9.c: Iniciar, em 2009, a implantação do novo modelo.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Estruturas sem padrão definido para cada grupo administrativo e com responsabilidade orgânica definida sem critérios.
Situação Desejada: Redefinição das estruturas em face do planejamento; Remodelagem e Regulamentação, inclusive das funções de confiança, suas denominações e finalidades indexadas às unidades orgânicas a que se vinculam; padronização geral por área de atuação e por grupo administrativo e estabelecimento do regramento para criação e provimento.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Contratação de Consultoria para definição do novo modelo de gestão e correspondente arquitetura organizacional	**PRPG / PGDO / Órgãos afins**	**Dezembro/2008**	**Não realizado.**
Iniciação da implantação do novo modelo de gestão	**PRPG**	**A partir de janeiro/2009**	

Foi publicado o Edital de Concorrência AA-02/2009 – BNDES para a contratação por aquela Estatal, de serviço de consultoria para projeto de reestruturação da Infraero, visando sua transformação em companhia aberta, a proposição de modelos de gestão e/ou de configurações empresariais.

Iniciativa 9.d: Definir o futuro Projeto Empresarial da Infraero para atender a abertura de capital.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Por determinação do Sr. Ministro, foram iniciados os trabalhos de pesquisa sobre a Abertura de Capital da Infraero, tendo em vista a mesma ser uma Empresa Pública, 100% estatal.
Situação Desejada: Ter o Projeto Empresarial da nova Infraero definido para a abertura do Capital, até 2010.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Analisar as alternativas de cenários da Infraero em decorrência dos estudos sobre o marco regulatório objeto da iniciativa 1A.	PRPG	A partir de 1º/nov/2008	A Infraero participou da elaboração de documentos para embasar a contratação da consultoria pelo BNDES, com base em Termo de Cooperação Técnica firmado entre o BNDES e o MD.
Identificar a modelagem da nova Infraero considerando inclusive a criação de subsidiária e atuação no exterior.	PRPG	Fevereiro/2009	
Discussão com a Dir. Executiva sobre as alternativas possíveis.	PRPG	Março/2009	
Discussão com o Conselho de Administração sobre as alternativas possíveis.	Dir. Executiva	Março/2009	
Iniciar o desdobramento das ações p/ construção do modelo de gestão.	PRPG	Abril/2009	

Foi publicado o Edital de Concorrência AA-02/2009 – BNDES para a contratação por aquela Estatal, de serviço de consultoria para projeto de reestruturação da Infraero, visando sua transformação em companhia aberta, a proposição de modelos de gestão e/ou de configurações empresariais.

2.4.1.10 – Objetivo Estratégico 10: Manutenção da operacionalidade e da segurança da infra-estrutura existente

Indicador 10.1: Número de aeroportos com os requisitos atendidos na fase de consulta preliminar do processo de Certificação Operacional (RBHA 139-1001).

Responsável: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.
Meta: 7 aeroportos.
Resultado esperado: Aeroportos habilitados para o início da fase de Solicitação Formal.

Aeroporto		Realizado até dezembro/2008			
		Requisito 1 Definição da Aeronave Crítica pretendida	Requisito 2 Planta de localização do Aeroporto em relação à cidade e ao seu entorno	Requisito 3 Planta Geral do Aeroporto, contendo situação atual da infra-estrutura aeroportuária, nas escalas de 1/4.000, 1/5.000 ou 1/10.000	% de Requisitos concluidos
SRBE	Sup. Regional do Norte				
SBSN	Santarém	1	1	1	100%
SRGR	Sup. Regional do Sudeste				
SBCR	Corumbá	1	1	1	100%
SBPP	Ponta Porã	1	1	1	100%
SRMN	Sup. Regional do Noroeste				
SBBV	Boa Vista	1	1	1	100%
SBCZ	Cruzeiro do Sul	1	1	1	100%
SRPA	Sup. Regional do Sul				
SBNF	Navegantes	1	1	1	100%
SRRF	Sup. Regional do Nordeste				
SBJP	João Pessoa	1	1	1	100%

Obs: Requisito atendido = 1 / Requisito não atendido = 0

Seguindo o processo de certificação operacional dos aeroportos da rede Infraero, todos os sete aeroportos concluíram os requisitos obrigatórios na fase da Consulta Preliminar, definidos pelo RBHA 139, entregue à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Indicador 10.2: Número de aeroportos com o Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído.

Responsável: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.
Meta: 8 aeroportos.
Resultado esperado: Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído.

Aeroporto		Realizado até dezembro/2008				
		Requisito 1 Generalidades	Requisito 2 Características do Aeroporto	Requisito 3 Procedimentos de Segurança Operacional	Requisito 4 Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) - Somente inserir o Planejamento de Implementação do SGSO	% de Requisitos concluídos
SBSP	Aeroporto de Congonhas	1	1	1	0	75%
SRBE	Sup. Regional do Norte					
SBSN	Santarém	1	1	1	1	100%
SRGR	Sup. Regional do Sudeste					
SBCR	Corumbá	1	1	1	1	100%
SBPP	Ponta Porã	0	1	0	0	25%
SRMN	Sup. Regional do Noroeste					
SBBV	Boa Vista	1	1	1	1	100%
SBCZ	Cruzeiro do Sul	1	1	1	1	100%
SRPA	Sup. Regional do Sul					
SBNF	Navegantes	1	1	1	1	100%
SRRF	Sup. Regional do Nordeste					
SBJP	João Pessoa	1	1	1	1	100%

Obs: Requisito atendido = 1 / Requisito não atendido = 0

Com exceção ao Aeroporto de Congonhas – SBSP e do Aeroporto de Ponta Porã – SBPP, todos os demais aeroportos concluíra a elaboração do Manual de Operações do Aeroporto (MOA).

Com relação ao Aeroporto de Congonhas – SBSP, o MOA foi entregue à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, onde constam os requisitos 1, 2 e 3. Entretanto, pela Resolução nº 53 de 04/09/08, este aeroporto deixou de ser internacional, assim não há necessidade de implantação do SGSO nesta primeira etapa de aeroportos.

O Aeroporto de Ponta Porã – SBPP teve seu prazo de entrega do Manual de Operações do Aeroporto (MOA) prorrogado para 06/02/2009, conforme Ofício nº 005/GGCO/SIE/2009 de 05 de novembro de 2008.

Indicador 10.3: Número de dependências com os requisitos do Manual do Comando da Aeronáutica (MCA 100-12) atendidos.

Responsável: Superintendência de Navegação Aérea – DONA.
Meta: 7 aeroportos.
Resultado esperado: Implantação de Programas de Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo.

Dependência		Requisitos do Manual do Comando da Aeronáutica (MCA 10-12) atendidos	
		Previsão do número de dependências para atender aos requisitos	Número de dependências com os requisitos atendidos
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	1	1
SRBE	Super. Regional do Norte (GNA - Itaituba)	1	1
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste (Uberlândia)	1	1
SRGL	Super. Regional do Leste (Macaé)	1	1
SRMN	Super. Regional do Noroeste (Cruzeiro do Sul)	1	1
SRPA	Super. Regional do Sul (Joinville)	1	1
SRRF	Super. Regional do Nordeste (Petrolina)	1	1
INFRAERO		7	7

O objetivo principal do Programa de Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo, à luz do preconizado no normativo do Comando da Aeronáutica MCA 100-12, é estabelecer uma metodologia específica para garantir a segurança das operações e evitar a ocorrência de incidentes de tráfego aéreo que, de certo modo, comprometem a eficiência dos serviços prestados aos usuários.

Em 2008, o Programa foi implantado nas 7 dependências previstas, permitindo a adoção de medidas que, além de proporcionar uma operação segura, também promoveram melhoria e aperfeiçoamento no desempenho dos órgãos Serviço de Tráfego Aéreo – ATS.

Como ferramentas de acompanhamento da implantação, foram utilizadas:

- ✓ Reportes trimestrais, por meio de cronogramas de atividades (implantação) enviados pelas Superintendências Regionais à Sede;
- ✓ Realização de Pré-Auditorias da Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo;
- ✓ Vistoria realizada pela Sede como balizadora na implantação ou não do Programa, após recebimento da informação – por parte das Superintendências Regionais – que o Programa encontrava-se implantado.

Indicador 10.4: Tempo médio de espera para inspeção de segurança de embarque de passageiros.

Responsável: Superintendência de Segurança Aeroportuária – DOSA.

A meta para esse indicador está prevista a partir de 2009.

Indicador 10.5: Número de dependências com o Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita implantado.

Responsável: Superintendência de Segurança Aeroportuária – DOSA.
Meta: 10 aeroportos.
Resultado esperado: Implantar até 2010 o Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita nos 67 aeroportos administrados pela Infraero.

Dependência		Programa de Controle da Qualidade na AVSEC Implantados		Realização (%)
		Número de implantações Previstas para 2008	Número de implantações Realizadas	
SBBR	Aeroporto de Brasília	1	1	100,00%
SBGL	Aeroporto Galeão	1	1	100,00%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	1	1	100,00%
SBKP	Aeroporto de Campinas	1	1	100,00%
SBCF	Aeroporto de Confins	1	1	100,00%
SRBE	Super. Regional do Norte (Belém)	1	1	100,00%
SRMN	Super. Regional do Noroeste (Eduardo Gomes)	1	1	100,00%
SRPA	Super. Regional do Sul (Porto Alegre)	1	1	100,00%
SRRF	Super. Regional do Nordeste (Recife)	1	1	100,00%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste (Salvador)	1	1	100,00%
INFRAERO		10	10	100,00%

Meta cumprida. O Programa de Controle da Qualidade na Segurança da Aviação Civil (AVSEC) contra Atos de Interferência Ilícita foi implantado nos 10 (dez) aeroportos previstos para 2008.

Indicador 10.6: Percentual de disponibilidade dos subsistemas críticos.

Responsável: Superintendência de Manutenção – DOMN.

A meta para esse indicador está prevista a partir de 2009.

Iniciativa 10.a: Dar continuidade ao diagnóstico da situação dos aeroportos, com base na Inspeção Operacional Geral (IOG) de cada aeroporto (cinco em 2007 e metade da rede por ano, de 2008 em diante) e definir o Plano de Ação Corretiva (PAC) correspondente.

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

Situação Atual: A situação de cada aeroporto não é conhecida, diretamente, pela Sede, e há problemas que afetam a operacionalidade e segurança dos aeroportos que não são resolvidos apesar de existirem todos os recursos para isto.

Situação Desejada: Que a Sede conheça a situação de cada aeroporto, identificando os problemas que afetam a operacionalidade e segurança dos aeroportos.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Realizar Inspeções nos aeroportos de acordo com programação	DOPL	2008 - 2012	Foram realizadas 49 IOGs até dezembro/ 2008.
Realizar Workshops das IOGs realizadas	DOPL	2008 - 2012	Foram realizados 37 Workshops até dezembro2008.
Preparar Plano de Ação das IOGs realizadas	DOPL	2008 - 2012	Foram elaborados 17 PAC completos e 23 parciais até dezembro/2008.

Objetivando conhecer a situação de cada aeroporto, identificando os problemas que afetam a operacionalidade e segurança dos aeroportos, foi iniciada em junho de 2008, a atividade de inspeções nos aeroportos programados para 2008, com o levantamento e cadastramento dos processos em andamento e iniciados por diversos aeroportos, listagem dos pareceres de análise emitidos pelos órgãos externos e adequações necessárias, tendo sido realizadas 49 IOGs (Inspeção Operacional Geral) e 37 *Workshops* das IOGs realizadas.

Os Planos de Ações Corretivas foram elaborados por meio de reuniões de trabalho com o objetivo de resolver os problemas encontrados nos aeroportos inspecionados, com planejamento formal das ações a serem tomadas. No caso dos aeroportos inspecionados, entre outras ações, estão as principais listadas a seguir:

- ✓ Aeroporto de Goiânia – SBGO: Ampliação da capacidade do Terminal de Passageiros (TPS) atual (sistema estruturado);
- ✓ Aeroporto de Uberlândia – SBUL: Ações para regularização patrimonial do sítio aeroportuário, construção da nova Seção de Combate à Incêndio – SCI; regularização patrimonial e ampliação do sítio; e instalação do ILS (*Instrument Landing System*);
- ✓ Aeroporto de Curitiba – SBCT: Ampliação do Terminal de Passageiros (TPS);
- ✓ Aeroporto de Bacacheri – SBBI: Construção do novo Terminal de Passageiros (TPS);
- ✓ Aeroporto de Foz do Iguaçu – SBFI: Ações para ampliação e regularização patrimonial do sítio aeroportuário;
- ✓ Aeroporto de Uruguaiana – SBUG: Reforma do Terminal de Passageiros (TPS).

Iniciativa 10.b: Executar os Planos de Ação Corretiva (PAC) resultantes das IOGs.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.
Situação Atual: As IOGs realizadas resultaram em Planos de Ação Corretiva.
Situação Desejada: Execução dos Planos de Ação Corretiva, diminuindo o numero de problemas que afetam a operacionalidade e segurança nos aeroportos.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Executar os Planos de Ação Corretiva (PAC) resultantes das IOGs.	**DOPL**	**2008 - 2012**	**Ação em andamento. Conforme quadro abaixo.**

Item	Aeroporto	PAC Elaborado	Nº Total Ações do PAC	Nº Ações Concluídas	Data Prevista para Conclusão do PAC	Percentual de Realizações das Ações Concluídas (dezembro-2008)
1	SBBR**	ELABORADO	470	212	31/12/2011	45,11%
2	SBGR	ELABORADO	238	143	31/12/2009	60,08%
3	SBSP	ELABORADO	171	109	31/01/2009	63,74%
4	SBGL	ELABORADO	257	93	31/12/2010	36,19%
5	SBRJ	ELABORADO	186	100	31/12/2009	53,76%
6	SBKP	ELABORADO	312	191	31/12/2009	61,22%
7	SBCF	ELABORADO	185	55	31/12/2010	29,73%

8	SBBH	ELABORADO	195	59	30/06/2010	30,26%
9	SBPR	ELABORADO	83	21	31/12/2009	25,30%
10	SBAR	ELABORADO	185	57	31/12/2009	30,81%
11	SBME	ELABORADO	186	70	30/06/2009	37,63%
12	SBVT	ELABORADO	182	74	30/12/2010	40,66%
13	SBCZ	ELABORADO	81	24	31/12/2010	29,63%
14	SBBV	ELABORADO	110	32	31/12/2009	29,10%
15	SBCY	ELABORADO	164	61	31/07/2010	37,19%
16	SBPA	ELABORADO	222	47	31/12/2010	21,17%
17	SBPK	ELABORADO	116	29	31/12/2009	25,00%
18	SBMQ	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
19	SBBG	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
20	SBUL	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
21	SBGO	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
22	SBUR	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
23	SBFL	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
24	SBNF	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
25	SBJV	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
26	SBCT	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
27	SBBI	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
28	SBLO	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
29	SBFI	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
30	SBUG	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
31	SBCG	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
32	SBPP	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
33	SBCR	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
34	SBMK	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
35	SBIL	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
36	SBSV	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
37	SBUF	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
38	SBMO	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
39	SBRF	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-
40	SBJP	ELABORADO PARCIAL *	-	-	-	-

* PAC Elaborado Parcial: Ainda faltam Planos de Ação a serem finalizados.

** A Superintendência de Manutenção – DOMN acrescentou no último trimestre de 2008, 223 Ações, porém com 109 concluídas até 31/12/2009.O acompanhamento da conclusão de ações será feito trimestralmente e não existem óbices que ameaçam a sua execução.

Iniciativa 10.c: Estabelecer sistema de medição do tempo médio do processo de inspeção de segurança de embarque de passageiro (preparação para a inspeção, inspeção propriamente dita e procedimentos pós-inspeção), em 2008, nos 7 aeroportos com maior movimento de passageiros.

Responsável: DOSA.
Situação Atual: Não há medição estabelecida oficialmente.
Situação Desejada:

- Melhorar o fluxo na inspeção de segurança de embarque de passageiros estabelecendo metas por meio de medições de tempo sem prejuízo da segurança.
- Estabelecer oficialmente um método de gerenciamento padrão nos aeroportos para melhorar o fluxo na inspeção de segurança de embarque de passageiros.
- Aperfeiçoar o sistema, sem prejuízo da segurança, por meio de metas a ser atingida levando em consideração o tempo médio ideal a ser estabelecido por módulo de inspeção.
- Durante a fase de medição, as informações deverão ser encaminhadas a DOSA semanalmente para serem estabelecidas as metas desejadas.
- Após a definição do tempo ideal, os resultados das medições de acompanhamento deverão ser encaminhados à DOSA mensalmente, a fim de serem estabelecidas ou não novas metas.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Definir como será feita a medição	DOSA	JUL/08	Definido o processo de medição e encaminhado aos aeroportos
Realizar a medição	SBGR, SBGL, SBBR, SBSP, SBRJ, SBSV, SBCF	AGO/OUT/08	Aeroportos estão realizando a medição conforme solicitado
Sugestão do tempo ideal de inspeção de segurança nos canais de inspeção	DOSA	NOV/08	Feito o levantamento dos tempos obtidos pelos aeroportos e foram definidos os tempos ideais.
Definição do tempo ideal de inspeção nos módulos e implantação padrão de gestão nos aeroportos da INFRAERO	DOSA	DEZ/08	Tempos ideais: Canal doméstico: - Pórtico livre – 25 s; - Retenção pórtico – 60 s; - Retenção RX – 120 s. Canal internacional: - Pórtico livre – 35 s; - Retenção pórtico – 90 s; - Retenção RX – 150 s.
Verificar se o tempo ideal está sendo atingido	Aeroportos / DOSA	JAN/DEZ/09	

A iniciativa foi integralmente atingida, com a definição e elaboração de planilhas para a coleta dos tempos de inspeção, incluindo o procedimento correto que deveria ser realizado para que as medições fossem realizadas de maneira uniforme.

Os aeroportos realizaram as medições durante os meses de agosto a outubro de 2008, duas vezes ao dia, para os canais domésticos e internacionais.

De posse das planilhas de medição realizadas pelos aeroportos, foram feitas as avaliações e definição dos tempos médios encontrados para cada canal e para cada cenário, conforme apresentado na planilha acima.

Os tempos identificados foram enviados para os aeroportos, objetivando a redução dos tempos existentes, por meio de procedimentos locais, em função da característica do aeroporto e do perfil de passageiro existente.

Iniciativa 10.d: Aprovação do projeto de implantação do Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita, em 2008.

Responsável: DOSA.
Situação Atual: O projeto de implantação do Programa de Controle da Qualidade na Segurança da Aviação Civil (AVSEC) Contra Atos de Interferência Ilícita está sendo elaborado e encontra-se em fase de aprovação.
Situação Desejada: Obter a aprovação do Projeto de implantação do Programa de Controle da Qualidade na Segurança da Aviação Civil (AVSEC) Contra Atos de Interferência Ilícita para início da implantação do Programa nas dependências da Infraero.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Apresentação do Projeto ao Diretor de Operações	DOSA/SAAI	Maio/2008	Realizado
Realização de ajustes orientados pela Diretoria de Operações	DOSA/SAAI	Maio/2008	Realizado
Aprovação da versão final do Projeto	DO/Diretoria Executiva	Maio/2008	Realizado
Divulgação aos aeroportos contemplados na Meta 2008	DOSA/SAAI	Maio/2008	Realizado
Implantação do Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita	DOSA/SR/Aeroportos	Maio a Dez/2008	Implantado em dez aeroportos

Após a aprovação do Programa pelo Diretor de Operações, em maio de 2008, foi iniciado o Programa com a definição dos pontos que deveriam ser detalhados: Administração, Credenciamento, Embarque e desembarque, Controle de acesso, Inspeção, Validação e situação contingencial.

Para o cumprimento do Programa foram identificados os auditores dentre os empregados com conhecimento técnico em Segurança da Aviação Civil (AVSEC) e com conhecimento do processo de Auditoria. Foi realizado um treinamento para capacitação desses auditores, para atuarem na área de qualidade com foco AVSEC.

Nos aeroportos identificados para implantação do Programa em 2008 (Brasília, Galeão, Guarulhos, Campinas, Confins, Belém, Eduardo Gomes/Manaus, Porto Alegre, Recife e Salvador) foram realizadas palestras de sensibilização, feitos os levantamentos dos macro-processos e a auditoria local, finalizando com a auditoria da equipe designada, realizada no mês de dezembro de 2008, concluindo o processo de implantação em 17 de dezembro de 2008.

Iniciativa 10.e: Realizar, em 2008, avaliação e padronização dos critérios utilizados para definição da disponibilidade dos subsistemas críticos.

Responsável: Superintendência de Manutenção – DOMN.
Situação Atual: Critérios de disponibilidade sem padronização.
Situação Desejada: Critérios de definição de disponibilidade padronizados.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Levantar e analisar os critérios de disponibilidade atualmente utilizados	DOMN-1	01/01/08 a 31/07/08	Concluído
Definir critérios de disponibilidade a serem aplicados	DOMN-1	01/01/08 a 31/08/08	Concluído
Validar critérios junto às áreas de negócios – DOGP, DOSA, DONA, DCLC, DCRC	DOMN	01/09/08 a 30/09/08	Concluído
Promover ações de divulgação e aplicação dos novos critérios	DOMN	01/10/08 a 31/12/08	Concluído

A iniciativa foi integralmente atingida. A conclusão do levantamento possibilitou a análise e definição dos novos critérios a serem utilizados para a medição dos índices de disponibilidade.

Também foi verificada junto às áreas de interesse a relação dos subsistemas críticos que terão seus índices de disponibilidade medidos, bem como iniciada a aplicação, monitoramento e avaliação dos mesmos.

Iniciativa 10.f: Prever e prover, progressivamente, meios financeiros, humanos, materiais e treinamento para garantir a disponibilidade da infra-estrutura com níveis de excelência até 2012.

Responsável: Superintendência de Manutenção – DOMN.
Situação Atual: Meios financeiros, humanos e materiais não adequados às necessidades de manutenção da operacionalidade e segurança da infra-estrutura.
Situação Desejada: Equipe adequadamente dimensionada e treinada, com recursos materiais e financeiros necessários à garantia da disponibilidade da infra-estrutura com níveis de excelência.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Identificar necessidades de treinamento	DOMN-1	01/01/08 a 31/12/08	Concluído
Ampliar a abrangência dos cursos corporativos	DOMN-1	01/01/08 a 31/12/08	Concluído
Fomentar a alocação dos profissionais nos postos de manutenção com as competências requeridas	DOMN	01/01/08 a 31/12/08	Concluído
Revisar e atualizar MAGES II	DOMN	01/01/08 a 31/12/08	Concluído
Promover a aprovação dos recursos de custeio necessários à preservação e manutenção da infra-estrutura	DOMN	01/01/08 a 31/12/08	Concluído

A iniciativa foi integralmente atingida, com destaque para as seguintes ações:

- ✓ As necessidades de treinamento foram identificadas e incluídas no planejamento;
- ✓ Houve acréscimo de 47% do total de mantenedores treinados em 2008 tendo como referência o ano de 2007;
- ✓ Foram definidos os requisitos para a ocupação dos cargos gerenciais na área de manutenção, resultando em remanejamentos e readequações dos profissionais com melhor aproveitamento das competências existentes;
- ✓ O Manual de Gestão de Manutenção – MAGES está sendo revisado e atualizado com base nas diretrizes da Empresa e na política da manutenção.
- ✓ Foi realizado levantamento das necessidades de recursos e as suplementações foram atendidas em conformidade com as diretrizes da Diretoria de Operações.

2.4.1.11 – Objetivo Estratégico 11: Adequação da infra-estrutura às projeções de demanda de transporte aéreo

2.4.1.11.1 – Investimentos realizados

AÇÃO	DESCRIÇÃO	2008		
		LOA + MP	REALIZADO	Var %
0631	DESENVOLVIMENTO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	2.152.279.889	351.256.792	16%
	PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC	1.701.504.524	165.994.275	10%
0631.1F52.0052	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE SISTEMAS DE PISTAS E PATIOS, DE ESTACIONAMENTOS DE VEICULOS E DE SISTEMA VIARIO INTERNO NO AEROPORTO DE GOIÂNIA	69.364.741	-	0%
0631.1F53.0016	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAPA	76.577.998	847.893	1%
0631.1F54.0033	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO SANTOS DUMONT	66.504.817	20.189.049	30%
0631.1F55.0024	EXECUÇÃO DE TERRAPLANAGEM, PAVIMENTAÇÃO, DRENAGEM, SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E DE OBRAS DE INFRA ESTRUTURA DE SISTEMAS DE AUXILIO E PROTEÇÃO AO VOO DO NOVO COMPLEXO AEROPORTUÁRIO EM SÃO GONÇALO DO AMARANTE	51.115.870	5.139.478	10%
0631.1F56.0042	CONTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE SISTEMA DE PISTAS E PATIOS, DE ESTACIONAMENTO DE VEICULOS E ACESSO VIARIO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANOPOLIS	144.340.000	-	0%
0631.1F59.0053	CONSTRUÇÃO DO SATÉLITE SUL DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA	83.680.221	42.925	0%
0631.1F60.0023	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FORTALEZA	10.984.126	9.326.929	85%
0631.1J93.0041	AMPLIAÇÃO DOS SISTEMAS DE PISTAS E PATIOS E DE MACRODRENAGEM DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CURITIBA	77.757.000	10.167	0%
0631.1J95.0032	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE TORRE DE CONTROLE E DE SISTEMA DE PISTA DO AEROPORTO DE VITÓRIA	273.173.595	13.160.018	5%
0631.1J97.0014	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BOA VISTA	2.764.155	2.191.095	79%
0631.1J98.0051	COMPLEMENTAÇÃO DA REFORMA E AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CUIABÁ	22.481.117	-	0%
0631.1J99.0035	ADEQUAÇÃO E AMPLIAÇÃO DO SISTEMA DE PISTAS E PATIOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS	181.807.904	6.421.473	4%
0631.1K00.0035	ADEQUAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS	7.910.463	-	0%
0631.1K02.0026	IMPLANTAÇÃO DE QUATRO PONTES DE EMBARQUE NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE RECIFE	20.500.000	96.720	0%
0631.1K05.0029	AMPLIAÇÃO E READEQUAÇÃO DAS VIAS DE ACESSO EXTERNOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR	28.800.000	23.258.272	81%
0631.1K65.0029	OBRAS COMPLEMENTARES NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR	0	-	0%
0631.1M30.0035	CONSTRUÇÃO DE TORRE DE CONTROLE NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS	10.500.000	143.205	1%
0631.1M31.0035	CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS, DE PATIO DE AERONAVES E ACESSO VIARIO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS	239.226.865	1.719.993	1%
0631.1M32.0033	RECUPERAÇÃO DO SISTEMA DE PISTAS E PATIOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO	67.892.167	11.232.985	17%
0631.1M33.0043	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE CARGAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE	90.000.000	-	0%
0631.1P49.0043	AMPLIAÇÃO DA PISTA DE POUSO/DECOLAGEM DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE	0	-	0%
0631.1P52.0022	AMPLIAÇÃO E REFORÇO DA PÁTIO E AERONAVES E PISTA DE POUSO/DECOLAGEM DO AEROPORTO DE PARNAÍBA	12.419.416	5.159.210	42%
0631.1P56.0041	AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE CARGA DO AEROPORTO DE CURITIBA	3.145.000	-	0%
0631.1P63.0033	REFORMA DO TERMINAL DE CARGAS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO	3.760.000	72.962	2%
0631.1P68.0032	CONSTRUÇÃO DO NOVO TERMINAL DE CARGAS DO AEROPORTO DE VITÓRIA	1.339.650	-	0%
0631.7J01.0033	REVITALIZAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DOS TERMINAIS DE PASSAGEIROS E DEMAIS INSTALAÇÕES DE APOIO DO AEROPORTO GALEÃO	40.000.000	28.522	0%
0631.10Z4.0035	CONSTRUÇÃO DA SEGUNDA PISTA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS	70.685.893	62.300.513	88%
0631.106A.0053	CONSTRUÇÃO DE VIADUTO SOBRE VIA DE ACESSO NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA	10.000.000	-	0%
0631.10Z8.0033	REVITALIZAÇÃO, MODERNIZAÇÃO E MANUTENÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS 1 DO AEROPORTO DO GALEÃO	32.570.000	4.391.466	13%
0631.1O00.0035	RECUPERAÇÃO E REFORÇO ESTRUTURAL DOS SISTEMAS DE PISTAS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS	2.203.526	261.400	12%
	GRANDES VULTO	5.960.386	5.553.105	93%
0631.1K01.0035	ADEQUAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS	0	-	0%
0631.1J92.0029	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR - TORRE DE CONTROLE	314.117	-	0%
0631.1J94.0012	EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CRUZEIRO DO SUL	5.646.269	5.553.105	98%
0631.1N85.0035	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA AUTOMÁTICO DE INSPEÇÃO DE BAGAGENS DESPACHADAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS	0	-	0%
	NACIONAL	180.556.619	36.108.032	20%
0631.1F62.0001	ADEQUAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - NACIONAL	180.556.619	36.108.032	20%
	MANUTENÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	264.258.360	143.601.380	54%
0631.4099.0010	REGIÃO NORTE	37.956.039	18.138.359	48%
0631.4099.0020	REGIÃO NORDESTE	34.767.130	25.415.731	73%
0631.4099.0030	REGIÃO SUDESTE	123.290.214	73.438.661	60%
0631.4099.0040	REGIÃO SUL	27.515.275	12.422.494	45%
0631.4099.0050	REGIÃO CENTRO-OESTE	40.729.702	14.186.135	35%
0623	PROGRAMA DE PROTEÇÃO AO VÔO E SEGURANÇADO TRÁFEGO AÉREO	24.861.855	7.812.452	31%
	MANUTENÇÃO DOS SISTEMAS DE PROTEÇÃO AO VÔO	24.861.855	7.812.452	31%
0623.2041.0010	REGIÃO NORTE	3.196.535	500.943	16%
0623.2041.0020	REGIÃO NORDESTE	1.418.049	114.251	8%
0623.2041.0030	REGIÃO SUDESTE	5.371.067	4.450.535	83%
0623.2041.0040	REGIÃO SUL	1.560.350	230.875	15%
0623.2041.0050	REGIÃO CENTRO-OESTE	13.315.854	2.515.848	19%
0807	PROGRAMA DE INVEST. DAS EMPRESAS ESTATAIS EM INFRA-ESTRUTURA DE APOIO	36.624.891	17.149.106	47%
0807.4102.0001	MANUTENÇÃO E ADEQUAÇAO DE BENS MÓVEIS, VEÍCULOS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS - NACIONAL	3.660.585	2.139.392	58%
0807.4103.0001	MANUTENÇÃO E ADEQUAÇAO DE ATIVOS DE INFORM., INFORMAÇÃO E TELEPROCESSAMENTO - NACIONAL	32.964.306	15.009.714	46%
	T O T A L	2.213.766.635	376.218.350	17%

* Aprovado pela Lei 11.647 e MP 424

O Orçamento de Investimentos da Infraero apresentou uma realização de R$ 376,2 milhões, equivalente a 17% do montante estimado para o exercício, os quais foram aplicados em três programas distintos:

- ✓ Desenvolvimento da Infraestrutura Aeroportuária,
- ✓ Proteção ao Vôo e Segurança do Tráfego Aéreo, e
- ✓ Investimentos das Empresas Estatais em Infraestrutura de Apoio.

As justificativas sobre o percentual de realização do Orçamento de investimentos da Infraero foram apresentadas no item 2.3 deste relatório.

O objetivo estratégico da Empresa de adequar a infra-estrutura às projeções de demanda de transporte aéreo está integrado à estratégia do Governo Federal. Para tanto, a Infraero adequou seus investimentos aos objetivos setoriais estabelecidos no PPA – Plano Plurianual e no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, possibilitando a melhoria da eficiência operacional e da qualidade dos serviços ofertados, bem como o desenvolvimento dos negócios da Empresa.

A realização do plano de investimentos previsto para o exercício foi prejudicada pela paralisação dos quatro principais projetos da Empresa em Guarulhos, Vitória, Goiânia e Macapá. Apesar disso, a Empresa iniciou diversos projetos, principalmente, a obra de conclusão do segundo terminal de passageiros do Galeão.

Mesmo assim, a execução dos investimentos ficou 30,4% abaixo do realizado no exercício anterior e representou apenas 17% do montante aprovado na Lei Orçamentária Anual – LOA.

Foram investidos no período R$ 398,9 milhões, entre obras e equipamentos, sendo R$ 278,0 milhões com recursos próprios, dos quais R$ 145,3 milhões derivaram do aporte de capital realizado pela União, e R$ 98,2 milhões com recursos do Adicional Tarifário – Ataero. Houve ainda realização de R$ 22,7 milhões com recursos oriundos de convênios.

No exercício, a Empresa recebeu aporte de capital do Governo Federal no montante de R$ 78,0 milhões para aplicação em obras constantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC nos aeroportos de Cuiabá, Salvador, Parnaíba e Campinas.

Fonte de Investimentos

(R$ milhões)

Descrição	2008	2007	Var.% (2008/7)
a) Com Recursos Próprios da INFRAERO:	**278,0**	**397,2**	**(30,0)**
. Equipamentos	68,9	59,7	
. Obras e Equipamentos (Recursos Próprios)	63,8	241,7	
. Obras e Equipamentos (Aporte de Capital)	145,3	95,8	
b) Com Recursos ATAERO (Parte INFRAERO)	**98,2**	**127,1**	**(22,7)**
. Equipamentos (Transf. para União)	35,8	25,5	
. Obras e Equipamentos (Transf. Para União)	62,4	101,6	
Total dos Dispêndios da INFRAERO	**376,2**	**524,3**	**(28,2)**
c) Com Recursos de Convênios	**22,7**	**48,8**	**(53,5)**
. Com desembolso pela INFRAERO	22,7	46,3	
. Com desembolso por Terceiros	-	2,5	
Total	**398,9**	**573,1**	**(30,4)**

Empreendimentos Concluídos

Aeroporto Internacional do Galeão – 1ª Etapa Sistema de Pistas e Pátios

Objeto: 1ª Fase **–** Reforma da pista 10/28.
Resultados: Reforma de pavimentos, com substituição de juntas metálicas e reconstrução de placas de concreto protendido do sistema 10/28. Ações que possibilitarão maior segurança operacional.
Investimento: R$ 10,7 milhões.
Início: Setembro de 2007.
Conclusão: Junho de 2008.

Aeroporto Internacional de Salvador – Acesso Viário

Objeto: Ampliação e readequação do sistema viário de acesso.
Resultados: Melhoria da acessibilidade ao aeroporto e fluidez do tráfego para a cidade.
Investimento: R$ 29,58 milhões.
Início: Janeiro de 2008.
Conclusão: Dezembro de 2008.

Aeroporto Internacional de Fortaleza – TECA

Objeto: Construção do Terminal de Cargas, vias de acesso e reforço do pátio e pistas de táxis para o TECA.
Resultados: TECA com área total de 8.995,34 m², sendo 1.046,81 m² de área importação; 2.260,16 m² de área exportação e 536,42 m² de área doméstica e 5.151,95 m² de área administrativa.
Investimento: R$ 39,96 milhões.
Início: Dezembro de 2004.
Conclusão: Novembro de 2008.

Aeroporto de Porto Velho – Pista

Objeto: Reforço da pista de pouso/decolagem 01/19, pista de táxi, alargamento dos acostamentos da pista de pouso e recapeamento do pátio existente, no Aeroporto Internacional de Porto Velho, em Porto Velho/RO.
Resultados: Melhora operacional e aumento de segurança nas operações de pouso e decolagem.
Investimento: R$ 9,1 milhões.
Início: Maio de 2006.
Conclusão: Janeiro de 2008.

Aeroporto de Jacarepaguá – TPS

Objeto: Reforma e adequação do terminal de passageiros atual.
Resultados: Aumento de área, para se adequar à demanda, e revitalização dos sistemas elétricos, de ar condicionado e instalações em geral.
Investimento: R$ 3,72 milhões.
Início: Julho de 2007.
Conclusão: Fevereiro de 2008.

Aeroporto de Uberaba – TPS

Objeto: Reforma e adequação do terminal de passageiros.
Resultados: Ampliação da área de embarque e desembarque, área de recuperação de bagagem, área administrativa e navegação aérea.
Investimento: R$ 6,09 milhões.
Início: Janeiro de 2007.
Conclusão: Julho de 2008.

Aeroporto de Uberlândia – Pista de Pouso

Objeto: Ampliação da pista de pouso em 150m na CAB 04, criação de área para check de motores e área de segurança de fim de pista (RESA).
Resultados: Execução de pavimentação asfáltica no prolongamento da pista de pouso e decolagem, execução de pavimento rígido de concreto na CAB.04 e obra de drenagem de águas pluviais e terraplanagem com compactação.
Investimento: R$ 10,2 milhões.
Início: Julho de 2007.
Conclusão: Julho de 2008.

Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas – TECAs

Objeto: Recuperação das coberturas dos terminais de cargas importação e exportação.
Resultados: Recuperação das coberturas dos TECAs que estavam deterioradas, eliminando totalmente as infiltrações de águas pluviais.
Investimento: R$ 10,3 milhões.
Início: Agosto de 2007.
Conclusão: Maio de 2008.

Empreendimentos em Andamento em 2008

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

Aeroporto Internacional de Boa Vista - TPS

Objeto: Contratação de empresa de engenharia para execução das obras e serviço de engenharia para reforma e ampliação do terminal de passageiros, reurbanização do acesso e de construção de edificações complementares do Aeroporto Internacional de Boa Vista, em Boa Vista – RR.
Resultados: Maior nível de conforto para os passageiros.
Investimento: R$ 10,6 milhões.
Início: Janeiro de 2006.

Término previsto: Fevereiro de 2009.
Situação atual: Instalação das escadas rolantes (75%) e conectores de acesso das pontes de embarque e desembarque. Na área da administração – aplicação de piso, instalação de forro e divisórias (75% executado), além de serviços de limpeza da obra e acabamentos.
Geração de empregos prevista: 200 (50 diretos e 150 indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	**Depois**
Capacidade	270 mil passageiros/ano	330 mil passageiros/ano.
Área do terminal de passageiros	4.542 m²	7.003,84 m²
Balcões de check-in	06	12

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – 2ª Etapa Sistema de Pistas e Pátios

Objeto: Recuperação e revitalização das pistas de taxi dos sistemas 10/28 e 15/33 e dos pátios de aeronaves.
Resultados: Maior segurança operacional.
Investimento: R$ 41,2 milhões.
Início: Setembro de 2007.
Término previsto: Setembro de 2009.
Situação atual: Executados 15% da obra de reforma das pistas de taxiamento e pátio sistema elétrico e obras civis até 30/12/2008, com conclusão prevista para 30/09/2009.
Geração de empregos prevista: 800 (200 diretos e 600 indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS
Reforma da pista 10/28 (constituída em 3 etapas de interdições).
Reforma das pistas de táxi amento e pátio a) obras civis e b) sistema elétrico.
Alargamento das interseções.

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – TPS 1

Objeto: Revitalização e modernização do TPS 1.
Resultados: Revitalização e modernização do TPS, e consequente aumento de conforto aos passageiros, com substituição de forros, revestimentos e instalações elétricas, hidráulicas, mecânicas e eletrônicas.
Investimento: R$ 268,9 milhões.
Início: Setembro de 2008.
Término previsto: Maio de 2012.
Ações Emergenciais em andamento:

- 1º Lote – Modernização dos acabamentos (paredes e pisos) – início 20/10/2008 – conclusão 16/02/2009.
- 2º Lote – Reforma completa dos sanitários – início 15/09/2008 – conclusão 13/03/2009.
- 3º Lote – Reforma e modernização do sistema informativo do voo (somente infraestrutura) – início 03/11/2008 – conclusão 04/05/2009.
- 4º Lote – Elaboração do projeto e obra de substituição das testeiras internas e externas – Iniciar em 26/01/2009 – conclusão 26/05/2009.
- 5º Lote – Contratação da substituição do forro e luminárias – início 03/11/2008 – conclusão 30/12/2009; e instalação de forro do tipo mineral e gesso – início 03/11/2008.
- 6º Lote – Impermeabilização da laje inclinada da fachada lado "ar" – início 16/02/2009 – conclusão 30/03/2009.
- 7º Lote – Polimento dos pisos em granito das áreas públicas – início 20/10/2008 – conclusão 16/02/2009.
- 8º Lote – Substituição dos elevadores – realização do Pregão em 09/01/2009. Assinatura de contrato em 30/03/2009.
- 9º Lote – Projeto de revitalização da sinalização do TPS-1 – início em 26/09/2008 – conclusão até 23/01/2009.
- 10º Lote – Revitalização da sinalização do TPS-1 – início 16/07/2009 – conclusão até 16/11/2009.

Situação atual

- 1º Lote – 44,15% dos serviços executados
- 2º Lote – 22,67% dos serviços executados
- 3º Lote – 14,04% dos serviços executados
- 5º Lote – 47,39% dos serviços executados
- 7º Lote – 52,74% dos serviços executados
- 9º Lote – 100% dos serviços concluídos em dezembro/2008

Geração de empregos: 145 (79 mobilizados).

Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – TPS 2

Objeto: Obras civis, instalações hidrosanitárias e sistema de combate a incêndio nas áreas internas de ampliação do terminal de passageiros nº2.
Resultados: Revitalização e modernização do TPS 2, com inclusão de novos sistemas e facilidades, visando garantir a segurança e o conforto dos usuários.
Investimento: R$ 314,9 milhões.
Início: 03/11/2008.
Término previsto: 25/02/2010
Situação atual: Obra em mobilização.

Aeroporto de Goiânia /Santa Genoveva – TPS

Objeto: Implantação do novo sistema terminal, com novo terminal de passageiros, pátio de aeronaves (conectado ao atual), pistas de táxi, estacionamento de veículos, edificações de apoio e novo acesso viário, infraestrutura de etilidades e elaboração de projetos executivos.
Resultados: Aumento de capacidade operacional e inclusão de novos sistemas e facilidades, visando garantir a segurança e o conforto dos usuários.
Investimento: R$ 436,6 milhões.
Início: Março de 2005.

Término previsto: Maio de 2012.
Situação Atual: Foram realizados serviços de terraplenagem e drenagem das pistas de táxi, pátio de aeronaves e estrutura de concreto do terminal de passageiros, totalizando 33,58% dos serviços.
Obra paralisada desde 19/04/2007 prevendo sua retomada para junho de 2009.
Geração de empregos prevista: 3.600 (900 diretos e 2.700 indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	**Depois**
Capacidade	0,6 milhões de pax/ano	2,1 milhões de pax/ano
Pista táxi paralelo	2.500m	5.000m
Área do Pátio de Aeronaves	21.263 m²	72.265 m²
Área do Terminal de Passageiros	7.650 m²	28.615 m²
Pontes de embarque / desembarque	0	04
Balcões de check-in	25	30
Esteiras de bagagens	2	4

Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos /Gov. André Franco Montoro – Sistema de Pistas e Pátios

Objeto: Implantação, adequação, ampliação e revitalização do sistema de pátios e pistas; recuperação e revitalização do sistema de macro drenagem existente; implantação do sistema separador de água/óleo do sistema de macro drenagem; revitalização do sistema viário existente; elaboração dos projetos executivos.
Resultados: Melhoria da infraestrutura e operacionalidade aeroportuária, tendo em vista o tráfego atual e os constantes conflitos operacionais de esperas e atrasos nos acessos aos "Gates".
Investimento: R$ 363,6 milhões.
Início: Janeiro de 2005.
Término previsto: Julho de 2011.

Situação Atual: Obras concluídas: Revitalização da pista principal de pouso e decolagem 09R/27L; revitalização das 1ª e 2ª etapas da pista principal de pouso e decolagem 09L/27R; construção da pista de táxi "Fox"; duplicação da 1ª etapa da pista de táxi "Golf"; revitalização do sistema viário principal; 90% da construção da pista de táxi "Alfa"; 70% da terraplenagem do pátio remoto; 50% da recuperação e revitalização do sistema de macrodrenagem existente; projeto executivo 97 % concluído.
Obra paralisada desde 21/03/2008, devendo ser retomada em 30/07/2009.
Geração de empregos prevista: 2.000 (500 diretos e 1.500 indiretos).

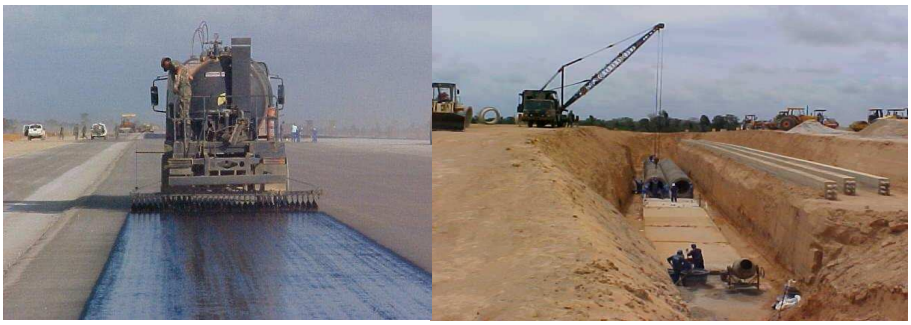
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
Capacidade	
Ampliação do pátio de aeronaves em pavimento rígido.	74.058m²
Ampliação do pátio de aeronaves em pavimento flexível.	53.919m²
Acostamentos	5.539m²
Vias de serviço e equipamentos de rampa.	21.263m²
Complementação das Taxiways	6.328m²

Aeroporto Internacional de Macapá – TPS

Objeto: Construção do novo terminal de passageiros, do sistema viário, edificações de apoio, ampliação do pátio de aeronaves e obras complementares.
Resultados: Aumento de capacidade operacional e inclusão de novos sistemas e facilidades, visando garantir a segurança e o conforto dos usuários.
Investimento: R$ 147,9 milhões.
Início: Dezembro de 2004.
Término previsto: Dezembro de 2011.
Situação Atual: Pátio em pavimento rígido concluído. Terminal de passageiros com dois níveis de laje prontos e 10% da estrutura metálica da cobertura colocada. Central de utilidades construída até a laje de cobertura e castelo d'água construído até a base do reservatório superior. Percentual de execução da obra é de 37,57%. Rescisão contratual efetivada em 27/11/2008. Obra será retomada com novo processo licitatório.
Geração de empregos prevista: 1.000 (250 diretos e 750 indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	**Depois**
Capacidade	170 mil	700 mil
Área do Pátio de Aeronaves	21.000m²	30.000m²
Área do Terminal de Passageiros	2.900m²	17.000m²
Balcões de check-in	8	16
Esteiras de bagagens	01	03

Novo Complexo Aeroportuário de Natal (São Gonçalo do Amarante)



Objeto: Implantação das pistas, pátio de aeronaves, acessos viários, drenagem e sistema auxiliar de proteção ao voo do novo complexo em novo sítio (distinto do Aeroporto Internacional Augusto Severo).
Resultados: Melhoria da infraestrutura, operacionalidade e segurança aeroportuária, tendo em vista o tráfego atual.
Investimento: R$ 131,5 milhões.
Início: Junho de 2004.
Término previsto: Janeiro de 2010.
Situação atual: Cercamento da área – 99,53%; execução dos serviços de terraplenagem – 92,48%; pavimentação – 41,78%; drenagem – 19,04%; Infraestrutura de sinalização luminosa – 37,37%; manutenção de vias de acesso e cercamento – 96,94%.
Geração de empregos prevista: 860 (215 diretos e 645 indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
Pista de Pouso	3.000 m x 45 m
Pista táxi paralela	3.000 m x 23 m
Área do Pátio de Aeronaves	159.000 m²
Terraplanagem	2.000.000 m³
Pavimentação	60.000 m³
Sistema de Drenagem	2.500m

Aeroporto de Vitória – TPS

Objeto: Implantação do novo sistema terminal de vitória, com novo terminal de passageiros, estacionamento de veículos; pátio de aeronaves; torre de controle, vias de acesso, taxiways; edificações de apoio e obras complementares.
Resultados: Aumento de capacidade operacional e inclusão de novos sistemas e facilidades, visando garantir a segurança e o conforto dos usuários.
Investimento: R$ 442,7 milhões.
Início: Janeiro de 2005.
Término previsto: Janeiro de 2013.
Situação Atual: O percentual de execução da obra é de 36,51%. O percentual de conclusão do projeto executivo é de 60%.
Obra paralisada desde 30/07/2008. Retomada prevista para maio/2009.
Geração de empregos prevista: 4.800 (diretos e indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	**Depois**
Capacidade	0,56 milhões de passageiros/ano	2,1 milhões de passageiros/ano
Pista de Pouso	1.700m	2.416 m
Área do Pátio de Aeronaves	34.660m²	51.000m²
Área do terminal de passageiros	4.483m²	26.578m²
Pontes de embarque/desembarque	-	6

Aeroporto de Congonhas – Torre de Controle

Objeto: Construção da torre de controle
Resultados: Melhoria da infraestrutura, segurança e operacionalidade aeroportuária.
Investimento: R$ 12,9 milhões.
Início: Janeiro de 2008.
Término previsto: Janeiro de 2010.
Situação Atual: Completado os serviços de topografia, levantamento planialtimétrico e sondagens. Iniciado o fechamento de tapumes e paca de obras.
Geração de empregos prevista: 100 diretos.
Características Técnicas:

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
1º Pavimento	1.011,05 m²
2º Pavimento	668,75 m²
Torre de Controle (Caixa de Elevador e Caixa de Escada)	30,80 m² x 7 Pavimentos tipo = 215,60 m²
EMS	124,35 m²
Cabine de Controle	85,74 m²
Estacionamento coberto	276,00 m²
ÁREA TOTAL	2.381,49m²
Elevadores	1 unidade
Consoles de trabalho (previsto inicialmente)	10 consoles
Sistema de No-break, Subestação e Geração de Energia de Emergência	

Aeroporto Internacional de Confins – Estacionamento de Veículos

Objeto: Ampliação do estacionamento de veículos "E" e alteração de acessos internos. Adequação do sistema viário.
Resultados: Melhoria da infraestrutura aeroportuária e aumento de conforto aos usuários.
Investimento: R$ 9,9 milhões.
Início: Setembro de 2008.
Término previsto: Julho de 2009.
Situação Atual: Foram executados 10,32% dos serviços, equivalente ao projeto geométrico e drenagem e execução da rede de drenagem.
Geração de empregos prevista: 200 diretos.
Características técnicas: Ampliação do estacionamento em 1.538 vagas.

Aeroporto de Parnaíba – Pista e Pátio

Objeto: Ampliação e reforço do pátio de aeronaves e pista de pouso/decolagem.
Resultados: Melhoria da infraestrutura, segurança e operacionalidade aeroportuária, tendo em vista o tráfego atual.
Investimento: R$ 28,4 milhões.
Início: Agosto de 2008.

Término previsto: Junho de 2009.
Situação Atual: Em andamento os serviços de terraplenagem nas áreas de ampliação da pista e pátio de aeronaves.
Geração de empregos prevista: 200 diretos.
Características técnicas: Reforço da pista de pouso 09/27 e ampliação em 400 metros; reforço da pista de táxi; reforço e ampliação do pátio de aeronaves, em placas de concreto e substituição do sistema de balizamento noturno.

Aeroporto Internacional do Recife – Conclusão do Conector do TPS

Objeto: Conclusão do conector do atual terminal de passageiros, para operação de mais 4 pontes de embarque.
Resultados: Melhoria da infraestrutura e operacionalidade aeroportuária, visando garantir a segurança e o conforto dos usuários.
Investimento: R$ 10,0 milhões.
Início: novembro de 2008.
Término previsto: Fevereiro de 2010.
Situação Atual: Obra iniciada em 21 de novembro de 2008, sendo executado 1,11% dos serviços, relativos aos serviços preliminares e mobilização de mão-de-obra.
Geração de empregos prevista: 605 diretos.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	**Depois**
Área do terminal de passageiros	52.000 m²	54.430 m²
Pontes de embarque / desembarque	11	15

Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul (AC) - TPS

Objeto: Construção de novo terminal de passageiros.
Resultados: Aumento de capacidade operacional e inclusão de novos sistemas e facilidades, visando garantir a segurança e o conforto dos usuários.
Investimento: R$ 28,9 milhões.
Início: Abril de 2006.
Término previsto: Fevereiro de 2009
Situação atual:
Serviços concluídos: Sub-base e base das alças de retorno da rodovia, colocação de vidros nas esquadrias de alumínio do TPS, colocação de luminárias, instalação do elevador, pavimentação asfáltica na rodovia, colocação de portas de madeira com acessórios, colocação de bancadas de granito nos banheiros, colocação de divisórias de granito nos banheiros, execução de calçadas e sarjetas no estacionamento, pintura da CUT, demolição do TPS antigo.
Em execução: Execução de meio-fio da rodovia, assentamento de tijolo de barro em calçada, assentamento de aduelas para portas de madeira, colocação de portas automáticas, instalação de louças sanitárias, plantio de grama, pintura do TPS, colocação de placas de comunicação visual, execução de revestimento alurevest na escada circular, demolição do prédio da manutenção, execução de fundações no prédio da manutenção, execução de muro com alambrado.
Geração de empregos prevista: 800 (200 dir. e 600 ind.).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	**Depois**
Capacidade	0,056 milhões de passageiros/ano	0,33 milhões de passageiros/ano
Área do terminal de passageiros	515 m²	3.704 m²
Balcões de check-in	04	10

Aeroporto Internacional de Fortaleza – Torre de Controle

Objeto: Nova torre de controle e destacamento de controle do espaço aéreo.
Resultados: Melhoria da infraestrutura, segurança e operacionalidade aeroportuária.
Investimento: R$ 25,6 milhões.
Início: Março de 2005.
Término previsto: Novembro de 2009
Situação atual: Percentual concluído: 98,50%.
Finalizando a instalação do forro da cabine da torre de controle, corrigindo as pendências de civil, levantadas no recebimento provisório. Obra em período de recebimento provisório.
Publicação do edital das torres metálicas para antenas UHF/VHF até 13/03/2009.
Instalação dos equipamentos e sistemas pelo DECEA até 25/11/2009.
Características Técnicas:
Execução de obras de terraplenagem, drenagem e pavimentação asfáltica; Execução de aterro compactado, 24.319m²; Execução de fundação em estaca tipo raiz 600 N e 300 N; Execução de estrutura em concreto armado para edificações, 1.117m³; Execução de estrutura metálica em aço SAC, 19.920 Kg; Aplicação de revestimento em placas de granito em fachada, 1.005m²; Cobertura em telha metálica com isolamento termo acústico, 1.262m²; Revestimento em concreto betuminoso usinado a quente; Rede de dutos envelopados em concreto, para instalação de cabos, 6.643m; Instalação de cabo de fibra ótica; Instalação de vidro duplo em caixilho de alumínio; Montagem de subestação elétrica em média tensão; Sistema de ar-condicionado; Rede de telefonia e telemática; Sistema de televisão de vigilância – STVV; Sistema de sonorização – SISOM; Sistema de controle de acesso – SICA; Sistema de gerenciamento de utilidades – SIGUE; Sistema de detecção de alarme de incêndio – SDAI.
Geração de empregos prevista: 800 (200 diretos e 600 indiretos).

Aeroporto de São Luis – Pista de Pouso

Objeto: Obras e Serviços de reforço estrutural do pavimento da pista de pouso/decolagem 06/24, construção da área de giro na cabeceira da pista 27, obras nas vias de serviços, construção do pátio de equipamentos de rampa e serviços complementares.
Resultados: Melhoria da infraestrutura, segurança e operacionalidade aeroportuária.
Investimento: R$ 14,7 milhões.
Início: Novembro de 2007.
Término previsto: Janeiro de 2010.
Situação atual: A pista 06/24 encontra-se com o seu eixo recuperado, conforme projeto.
Geração de empregos prevista: 130 (80 diretos e 50 indiretos).

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	**Depois**
Pista 06/24	O revestimento da pista 06/24 encontrava-se em situação crítica, apresentando trincamentos e deformações pontuais no seu eixo e laterais	O eixo da pista 06/24 encontra-se recuperado onde foi fresado as faixas mais solicitadas pelo tráfego, qual seja, aquela definida por uma faixa de 18 m de largura, nos locais indicados em plantas e nas notas de serviço. A camada fresada e os pontos recuperados foram integralmente pavimentados com concreto asfáltico de qualidade definida como CBUQ-capa

Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas-ILS e ALS CAB 33

Objeto: Execução das obras de infraestrutura e de serviços de instalação de sistema de luzes de aproximação com lampejos (ALSF) e sistema de pouso por instrumento (ILS), categoria II (CAT. II), na cabeceira 33 (RWY33).
Resultado: Melhoria da infraestrutura, segurança e operacionalidade aeroportuária.
Investimento: R$ 10,5 milhões.
Início: Fevereiro de 2007.
Término previsto: Março de 2010
Situação atual: Subestação elétrica da cabeceira 33 e a infraestrutura de concreto/alvenaria nos sítios ILS/ALS concluídas. A ser executado, a instalação de 30 barras de luminárias elevadas do ALS, com suas estruturas metálicas de sustentação e instalação de equipamentos elétrico/ eletrônicos.
Geração de empregos prevista: 57 diretos e 36 indiretos.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	Antes	**Depois**
CAB 33	A operação de pousos por instrumentos de precisão pela CAB 33 não é possível. Apenas pousos visuais ou por instrumentos não-precisão. Somente a CAB 15 possui sistemas ILS e ALSF, Categoria 1	Será possível a operação de pousos por instrumentos de precisão, categoria 2, pela CAB 33, ou seja, com visibilidade superior a 400 m e teto superior a 30 metros

Indicador 11.1: Percentual de realização dos investimentos previstos no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC.

Responsável: Superintendência de Obras – DEOB.
Meta: 100% de realização.
Resultado esperado: Infraestrutura ampliada, atendendo a demanda.

Dependência	Realizado até dezembro/2008		
	Total de Investimentos Orçado	Total de Investimentos Realizado	Percentual de Realização
INFRAERO	R$ 1.639.889.555,95	R$ 170.678.633,00	10,4%

Meta não alcançada. Realizou-se em 2008 apenas R$ 170.678.633,00, o que equivale a 10,4% do montante previsto para os investimentos nas obras do Plano de Aceleração do Crescimento – PAC.

A baixa realização se justifica pelos seguintes fatores:

1) Paralisação de quatro grandes obras:

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

2) Licitações desertas:

- ✓ Projeto de construção do novo Terminal de Passageiros (TPS) de Florianópolis;
- ✓ Revitalização e modernização do TPS 1 do Galeão.

3) Licitações adiadas por impugnações de editais e para atendimento de recomendações do Tribunal de Contas da União – TCU, provenientes de suas fiscalizações nos processos licitatórios:

- ✓ Ampliação do terminal de cargas de Curitiba;

- ✓ Projeto de construção do novo TPS de Florianópolis;
- ✓ Obras das pistas e pátios de Florianópolis;
- ✓ Projeto de construção da 2ª pista de Campinas;
- ✓ Projeto de construção do terminal de passageiros 3 de Guarulhos;
- ✓ Obras de terraplanagem e construção do pátio do terminal de passageiros 3 de Guarulhos;
- ✓ Construção do novo terminal de cargas de Porto Alegre;
- ✓ Construção do satélite sul, central de utilidades e prolongamento do viaduto de embarque do Aeroporto de Brasília.

4) Obras incluídas no anexo VI da Lei Orçamentária Anual (LOA) 2008:

- ✓ Reforma e ampliação do terminal de passageiros e do sistema de pistas e pátios do Aeroporto Santos Dumont.

Diante desse quadro foram implementadas as seguintes ações corretivas:

- ✓ A Infraero notificou os Consórcios para praticarem os preços indicados pelo TCU e a imediata retomada das obras. Não houve acolhimento. Assim, foi instaurado o correspondente processo rescisório, respeitando o processo de ampla defesa e contraditório. A parcela remanescente (aquela não executada) será licitada, tendo por base a conclusão do projeto executivo.
- ✓ 2) Foram reabertos novos processos licitatórios para as licitações que não lograram participação (deserta).
- ✓ 3) A Infraero buscando cumprir com as metas prescritas no PAC, revisou seus procedimentos administrativos visando obter celeridade na instauração dos processos licitatórios afetos a esse Programa. Para tanto, concebeu a Célula de Aceleração de Processos (CAP), de modo que as áreas envolvidas atuem numa única fase, permitindo que o edital seja discutido definitivamente pela área técnica, administrativa, de controle e jurídica. Com este procedimento foram publicados 10 editais nos últimos três meses do ano.

Indicador 11.2: Percentual de realização dos investimentos em obras e serviços de engenharia não previstos no PAC.

Responsável: Superintendência de Obras – DEOB.
Meta: 100% de realização.
Resultado esperado: Realização dos investimentos em obras e serviços de engenharia não previstos no PAC, visando a ampliação da infraestrutura e o atendimento a demanda.

Dependência		Realizado até dezembro/2008		
		Total de Investimentos Orçado	Total de Investimentos Realizado	Percentual de Realização
SEDE	SEDE	R$ 174.965.016,66	R$ 34.627.334,00	19,8%
SRBE	Super. Regional do Norte	R$ 30.592.146,65	R$ 11.248.607,00	36,8%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	R$ 26.255.361,83	R$ 15.477.906,00	59,0%
SRGL	Super. Regional do Leste	R$ 50.361.472,58	R$ 10.197.412,00	20,2%
SRGR	Super. Regional do Sudeste	R$ 95.329.466,43	R$ 27.757.568,00	29,1%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	R$ 21.278.651,23	R$ 10.567.933,00	49,7%
SRPA	Super. Regional do Sul	R$ 28.104.837,17	R$ 9.553.491,00	34,0%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	R$ 11.747.746,17	R$ 1.930.680,00	16,4%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	R$ 10.664.388,62	R$ 1.093.469,00	10,3%
INFRAERO		R$ 449.299.087,34	R$ 122.454.400,00	27,3%

Meta não alcançada. Realizou-se em 2008 apenas R$ 122.454.400,00, o que equivale a 27,3% do montante previsto para os investimentos em obras e serviços de engenharia que não constam do Plano de Aceleração do Crescimento – PAC.

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

Como ação corretiva, a Infraero buscou atender as recomendações do Tribunal de Contas da União – TCU nos seus editais, especialmente quanto às exigências a respeito de previsão de número máximo de participantes em consórcio, pontuação de atestados referentes à capacitação técnico-profissional e ajustes nas composições de BDI.

Indicador 11.3: Percentual de realização dos investimentos em equipamentos.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Meta: 100% de realização.
Resultado esperado: Infraestrutura ampliada, atendendo a demanda.

Dependência		Realizado até dezembro/2008		
		Total de Investimentos Orçado	Total de Investimentos Realizado	Percentual de Realização
SEDE	SEDE	30.595.997,92	18.220.801,24	59,6%
SBBR	Aeroporto de Brasília	885.087,40	412.347,01	46,6%
SBGL	Aeroporto Galeão	4.872.776,63	1.502.276,43	30,8%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	10.050.238,73	9.423.413,36	93,8%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	954.580,88	430.600,55	45,1%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	1.341.375,07	1.047.605,42	78,1%
SBKP	Aeroporto de Campinas	2.744.576,89	1.816.224,30	66,2%
SBCF	Aeroporto de Confins	1.321.534,00	814.816,46	61,7%
SRBE	Super. Regional do Norte	5.849.009,83	1.627.698,56	27,8%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	1.025.924,81	443.732,69	43,3%
SRGL	Super. Regional do Leste	1.257.470,65	906.194,51	72,1%
SRGR	Super. Regional do Sudeste	318.385,54	272.632,24	85,6%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	8.302.893,12	2.179.432,58	26,2%
SRPA	Super. Regional do Sul	4.394.999,61	2.988.403,75	68,0%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	8.397.943,32	5.382.507,39	64,1%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	4.760.892,25	695.524,15	14,6%
INFRAERO		87.073.686,65	48.164.210,64	55,3%

A realização dos investimentos em equipamento foi de R$ 48,2 milhões, 55,3% do total previsto para 2008. A realização abaixo do previsto ocorreu, principalmente, em decorrência de problemas observados nos processos licitatórios, ocasionados em virtude de inconsistências nas especificações técnicas, licitações desertas, fracassadas e canceladas, bem como, de diversos investimentos homologados ao final do ano de 2008, porém sem tempo hábil para sua realização e pagamento no mesmo exercício.

Indicador 11.4: Percentual de realização dos investimentos em informática.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Meta: 100% de realização.
Resultado esperado: Infraestrutura ampliada, atendendo a demandas de Tecnologia da Informação.

Dependência		Realizado até dezembro/2008		
		Total de Investimentos Orçado	Total de Investimentos Realizado	Percentual de Realização
SEDE	Sede	27.563.291,04	22.453.515,15	81,5%
SBBR	Aeroporto de Brasília	1.527.122,12	1.114.046,04	73,0%
SBGL	Aeroporto Galeão	7.077.650,69	5.698.883,07	80,5%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	10.371.272,38	8.291.158,68	79,9%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	11.318,80	11.318,80	100,0%
SBKP	Aeroporto de Campinas	45.140,00	0,00	0,0%
SRBE	Super. Regional do Norte	1.206.648,37	878.364,00	72,8%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	9.755,00	9.255,00	94,9%
SRGR	Super. Regional do Sudeste	31.960,00	31.960,00	100,0%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	2.607.577,91	2.520.696,43	96,7%
SRPA	Super. Regional do Sul	3.011.845,09	2.762.658,37	91,7%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	2.527.014,73	1.484.614,95	58,7%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	3.212.239,40	2.246.217,48	69,9%
TOTAL		59.202.835,53	47.502.687,97	80,24%

A realização dos investimentos em informática foi de R$ 47,5 milhões, 80,24% do total previsto para 2008. A realização abaixo do previsto ocorreu, principalmente, em decorrência de problemas observados nos processos licitatórios, ocasionados em virtude de inconsistências nas especificações técnicas, licitações desertas, fracassadas e canceladas, bem como, de diversos investimentos homologados ao final do ano de 2008, porém sem tempo hábil para sua realização e pagamento no mesmo exercício.

Iniciativa 11.a: Concluir estudo de capacidade da Rede de Aeroportos da Infraero.

Responsável: Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.
Situação Atual: Não há estudo atualizado a respeito da dissonância entre a capacidade da Rede de Aeroportos da Infraero e as projeções de demanda de transporte aéreo.
Situação Desejada: Possuir estudo atualizado a respeito da dissonância entre a capacidade da Rede de Aeroportos da Infraero e as projeções de demanda de transporte aéreo, para subsidiar as decisões para adequação da infraestrutura.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Elaborar Proposta de Adequação da Infraestrutura Aeroportuária.	**DOGP**	**Abril/2008 – Setembro/2008**	**CONCLUÍDO**
Realizar estudos de cálculo da capacidade do sistema de pistas implantado nos aeroportos da Rede Infraero, considerando a metodologia de cálculo da FAA (*Federal Aviation Administration*) e a metodologia empregada pelo CGNA.	**DOGP**	**Setembro/2008 – Outubro/2008**	**CONCLUÍDO**
Elaborar estudo comparativo utilizando os dados obtidos pela FAA e CGNA.	**DOGP**	**Setembro/2008 – Outubro/2008**	**CONCLUÍDO**
Concluir estudo de capacidade da Rede de Aeroportos da INFRAERO.	**DOGP**	**Outubro/2008 – Dezembro/2008**	**CONCLUÍDO**

Foi elaborada proposta de adequação da infraestrutura aeroportuária, pois a capacidade declarada dos terminais de passageiros não correspondia à realidade observada, uma vez que os aeroportos "saturados" (operando acima da capacidade anual) apresentavam condições operacionais satisfatórias. Desta forma, com a metodologia proposta, essas distorções serão atenuadas.

Na fase de realização dos estudos de cálculo da capacidade do sistema de pistas implantado nos aeroportos da Rede Infraero, contatou-se que a *Federal Aviation Administration* – FAA apresenta uma alternativa de avaliação com possibilidades de utilização com menor base de dados, o que viabiliza sua aplicação de forma geral.

Também foi realizada comparação entre os valores apresentados pela metodologia da *Federal Aviation Administration* – FAA e os valores apresentados pelo Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea – CGNA para aeroportos selecionados, de forma a balizar o ajuste dos demais.

O estudo de capacidade dos aeroportos da Rede Infraero foi concluído, com aplicação do fator de correção obtido na comparação entre os resultados das duas metodologias para estimativa da capacidade dos demais aeroportos.

Verificou-se, ainda, que com a melhor definição das capacidades instaladas, a Empresa não se expõe às críticas por autorizar vôos acima da capacidade ou processar mais passageiros, impondo condições inadequadas aos usuários. Com a definição de novos valores da capacidade torna-se necessária a definição de novos critérios de saturação, para balizamento da necessidade de intervenção na infraestrutura instalada, com referências mais técnicas e menor suscetibilidade às pressões políticas.

Iniciativa 11.b: Aprimorar os cenários para definição das projeções de demanda da Rede de Aeroportos da Infraero.

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

Situação Atual: A Empresa baseia suas projeções de demandas operacionais nas projeções feitas pela ANAC. As projeções da ANAC, por sua vez, dependem da exatidão dos dados coletados pela Infraero e que lhe são repassados. Em alguns aeroportos, pela inexistência do SISO/BDO, os dados disponíveis não são tão detalhados quanto em outros aeroportos. As projeções da ANAC não têm periodicidade fixa, ocorrendo, no mínimo, a cada dois anos. A Infraero, a partir das projeções da ANAC, atualiza a projeção de cada aeroporto, considerando os dados do período posterior (ausentes do trabalho da ANAC) e mantendo o mesmo modelo da ANAC, com suas respectivas variáveis macroeconômicas.

A Empresa dispõe de apenas um profissional dedicado à atividade (projeções de demandas operacionais e verificação de inconsistências dos dados operacionais coletados).

Situação Desejada: A Empresa deverá não depender das projeções de demandas operacionais feitas pela ANAC.

Deverá aumentar a equipe dedicada à atividade e/ou contratar serviços e/ou estabelecer cooperações técnicas com entidades qualificadas.

Deverá estabelecer sistema de captação de informações sobre empreendimentos especiais em planejamento ou implantação nas áreas vizinhas vinculadas aos aeroportos e utilizar estas informações, complementarmente, nas projeções.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Estabelecer Convênio de cooperação técnica com o IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada	DOPL	Jan.08 – jun.08	Etapa concluída. Termo de Convênio Assinado.
Estabelecer cooperação técnica com outras entidades	DOPL	Mai.08 – set.08	Em andamento. Fase de contatos iniciais com outras entidades.
Aumentar a equipe dedicada à atividade	DOPL	Jan.08 – abr.08	Etapa concluída
Completar a instalação do SISO/BDO em toda a rede *	DOPL	Jan.08 – dez.09	Vide cronograma a seguir
Estabelecer sistema de captação de informações sobre empreendimentos especiais em planejamento ou implantação nas áreas vizinhas vinculadas aos aeroportos	DOPL	Abr.08 – set.08	Etapa concluída.
Revisar procedimento de projeção de demandas operacionais, considerando a cooperação técnica com o IPEA e outras entidades e o sistema de captação de informações sobre empreendimentos especiais	DOPL	Ago.08 – dez.08	Atividade Iniciada.
Elaborar Norma Interna sobre a atividade de projeção de demandas operacionais	DOPL	Jul.08 – dez.08	A norma já está sendo elaborada pela equipe técnica.

*** Etapa 4: Cronograma de Instalação do SISO**

Aeroporto de Guarulhos	SBGR	Concluído em junho/2008
Aeroporto de Campos	SBCP	Concluído em setembro/2008
Aeroporto de Montes Claros	SBMK	Concluído em setembro/2008
Aeroporto de Bagé	SBBG	Concluído em julho/2008
Aeroporto de Uruguaiana	SBUG	Concluído em julho/2008
Aeroporto de Boa Vista	SBBV	Concluído em julho/2008
Aeroporto de Cruzeiro do Sul	SBCZ	Concluído em julho/2008
Aeroporto de Pelotas	SBPK	Concluído em setembro/2008
Aeroporto de Forquilhinha	SBCM	Concluído em setembro/2008
Aeroporto de Zona da Mata	SBZM	Aguardando definição
Aeroporto de Paulo Afonso	SBUF	Aguardando definição
Aeroporto do Galeão	SBGL	Concluído em dezembro/2008

Iniciativa 11.c: Elaborar Plano Aeroportuário Nacional da Rede Infraero.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Ainda não Iniciada.
Situação Desejada: Plano Implantado em 2009.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Desenvolvimento do Projeto	PRPG	Início: junho/08 Término: Julho/08	Não Iniciado.
Aprovação do Projeto pelo CPA e pela Diretoria Executiva	PRPG	Agosto/08	
Elaboração do Plano Aeroportuário INFRAERO (PDIA)	PRPG	Início: Agosto/08 Término: Dezembro/08	
Aprovação do PDIA pela Diretoria Executiva e Conselho de Administração	PRPG	2009	
Implantação do PDIA	PRPG	2009	

A iniciativa não foi iniciada uma vez que depende do Plano Aeroviário Nacional.

Iniciativa 11.d: Elaborar Plano de Investimentos de Longo Prazo (20 anos).

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: A Infraero ainda não dispõe um documento que mostre os investimentos a serem feitos em um horizonte de 20 anos.
Situação Desejada: A existência de um plano que aprimore o planejamento de longo prazo.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Projeções de demanda (5, 10 e 20 anos)	DOPL	Maio/08	OK
Levantamento da Capacidade anual e horária (atual/ 5/10/20 Anos)	DOGP	Maio/08	Parcial
Análise de Demanda x Capacidade	PRPG	Junho/08	Não Iniciada
Identificação de necessidades de adequação da infra-estrutura (capacidade e segurança operacional)	PRPG	Junho e Julho/08	Não Iniciada
Previsão de custos de investimentos	DOPL/DEEP	Junho a Agosto/08	Não iniciada
Consolidação do Plano	PRPG	Agosto e Setembro/08	Não iniciada

O desenvolvimento do projeto depende do Plano Aeroviário e Aeroportuário Nacional.

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

Iniciativa 12.a: Realizar, em 2008, pesquisa internacional sobre tecnologias aplicadas na operação de aeroportos, em todos os negócios da Empresa, incluindo segurança e manutenção.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.
Situação Atual: Desconhecimento de soluções tecnológicas mais avançadas aplicadas na operação, em todos os negócios da Empresa, incluindo segurança e manutenção.
Situação Desejada: Conhecer as soluções tecnológicas mais avançadas aplicadas na operação de aeroportos, em todos os negócios da Empresa, incluindo segurança e manutenção.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Completar a identificação dos processos que necessitam de atualização tecnológica.	DOPL	Jan.08 – jul.08	Etapa Concluída.
Programar a participação de empregados em feiras, congressos e exposições internacionais, para conhecer as mais modernas soluções tecnológicas	DOPL	Jan.08 – set.08	Em andamento. Neste ano de 2008, empregados da Infraero já participaram de 09 eventos externos.
Visitar aeroportos em outros países que possuem soluções tecnológicas de ponta	DOPL	Jan.08 – dez.08	Em andamento. Empregados da Infraero já realizaram 21 visitas a aeroportos ou empresas ligadas ao ramo da aviação sediadas em outros países.
Analisar a aplicabilidade das soluções nos aeroportos brasileiros	DOPL	Jan.08 – dez.08	Esta etapa está sendo executada, simultaneamente, a analise da solução.
Convidar empresas fornecedoras de soluções para apresentarem seus produtos e serviços	DOPL	Jan.08 – dez.08	Neste ano de 2008, empregados da Infraero participaram de 11 palestras de apresentação de novas soluções.
Elaborar relatório com as soluções tecnológicas mais avançadas aplicadas na operação de aeroportos, em todos os negócios da Empresa, incluindo segurança e manutenção.	DOPL	Set.08 – dez.08	Cada Superintendência envolvida está desenvolvendo a documentação dos projetos em andamento nas suas áreas para que sejam consolidadas em um relatório no fim do ano.

Iniciativa 12.b: Elaborar Plano de Ação para atualização tecnológica na operação de aeroportos, em todos os negócios da Empresa, incluindo segurança, manutenção, e implementá-lo.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.
Situação Atual: Existem defasagens tecnológicas na operação de aeroportos, em todos os negócios da Empresa, incluindo segurança e manutenção.
Situação Desejada: Atualização tecnológica na operação de aeroportos, em todos os negócios da Empresa, incluindo segurança e manutenção.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Elaborar o Plano de Ação para implantação atualização tecnológica	DOPL	Jul.08 – mar.09	Em andamento.
Implementar o Plano de Ação	DOPL	Out.08 – dez.2012	Em andamento.

Já existem 04 projetos em execução no âmbito da Diretoria de Operações:

- ✓ O produto Check-in Compartilhado foi concluído, documentado e entregue a Superintendência de Gestão Operacional – DOGP para implantação. Duas empresas aéreas, TAM e GOL, já utilizam o check-in compartilhado.
- ✓ O software aplicativo do Centro de Simulação Computacional Aeroportuária está em processo de licitação, incluindo a aquisição dos microcomputadores pela área de tecnologia da informação.
- ✓ O Centro de Operações Aeroportuária foi substituído pelo CGA (Centro de Gestão de Aeroporto) e CGR (Centro de Gestão da Rede), cujos investimentos já constam do Plano de Ação 2009.

Iniciativa 12.c: Estruturar núcleo de pesquisa científica, desenvolvimento tecnológico e estímulo a inovação.

Responsável: Superintendência de Planejamento Aeroportuário e de Operações – DOPL.
Situação Atual: A Empresa não possui uma equipe dedicada à pesquisa científica, desenvolvimento tecnológico e estímulo à inovação.
Situação Desejada: Que a Empresa tenha uma equipe voltada para pesquisa científica, desenvolvimento tecnológico e estímulo à inovação.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Identificar os perfis técnicos necessários para compor a equipe	DOPL	Jun.08 – ago.08	Etapa concluída.
Descrever as atribuições da equipe	DOPL	Jun.08 – ago.08	Etapa concluída.
Compor a equipe e dar início às atividades	DOPL	Set.08	Etapa concluída.
Criar programa de capacitação técnica contínua da equipe	DOPL	Jun.08 – out.08	Etapa em andamento junto a DARH.

As principais etapas foram realizadas no prazo previsto, ficando pendente apenas a criação de programa de capacitação técnica contínua da equipe que está em andamento junto à Superintendência de Recursos Humanos – DARH.

2.4.1.13 – Objetivo Estratégico 13: Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto

Indicador 13.1: Margem Operacional.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: 17,1%.
Resultado esperado: Manter o nível de gastos compatível com a arrecadação de receitas.

Dependência		Meta 2008 (%)	Realizado até dezembro/2008			
			Receita Operacional em 2008 (R$)	Despesa Operacional em 2008 (R$)	Margem Operacioanal Acumulada 2008 (%)	Variação em Relação à Meta (%)
SBBR	Aeroporto de Brasília	23,8%	97.808.480,36	74.946.772,05	23,4%	-1,8%
SBGL	Aeroporto Galeão	13,7%	308.148.602,42	274.397.733,77	11,0%	-20,2%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	56,6%	678.116.145,89	287.858.264,47	57,6%	1,7%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	57,0%	182.079.416,12	66.421.251,40	63,5%	11,5%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	-35,6%	46.850.981,25	55.803.302,36	-19,1%	46,3%
SBKP	Aeroporto de Campinas	49,9%	236.118.837,05	112.611.887,58	52,3%	4,8%
SBCF	Aeroporto de Confins	27,5%	79.451.234,28	49.343.373,69	37,9%	37,7%
SRBE	Super. Regional do Norte	-12,7%	75.571.307,57	97.105.842,22	-28,5%	-124,4%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	9,7%	72.679.371,34	63.654.336,09	12,4%	28,0%
SRGL	Super. Regional do Leste	9,6%	90.218.984,03	84.616.406,69	6,2%	-35,3%
SRGR	Super. Regional do Sudeste	11,7%	39.260.639,36	39.726.115,44	-1,2%	-110,1%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	12,5%	113.313.557,14	110.013.331,29	2,9%	-76,7%
SRPA	Super. Regional do Sul	30,1%	219.529.631,23	157.760.635,94	28,1%	-6,5%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	10,1%	181.508.748,35	171.076.715,18	5,7%	-43,1%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	34,7%	106.157.627,99	73.344.808,54	30,9%	-10,9%
INFRAERO		17,1%	2.543.901.547,05	1.987.334.329,20	21,9%	27,94%

A Margem Operacional 2008 encerrou o exercício em 21,9%, 4,8 pontos percentuais acima da meta estabelecida. Após um longo período de descompasso entre o crescimento da receita e da despesa operacional, verificou-se que a receita apresentou crescimento de 12,7%, enquanto os custos aumentaram 12,6%.

Dentre as receitas operacionais, destaca-se a de armazenagem e capatazia no montante de R$ 608,9 milhões, crescimento de 23,1%, e as de concessões de áreas no montante de R$ 700,8 milhões, com 14,2%. A receita de pouso e permanência obteve expressivo crescimento de 23,6% em função das alterações tarifárias ocorridas no Aeroporto de Congonhas. As receitas de embarque e de comunicação e auxílio à navegação aérea cresceram, respectivamente, 3,0% e 5,2%.

Em relação as despesas, o aumento verificado foi em função, principalmente, do crescimento nas despesas de pessoal, decorrente do programa de recomposição dos quadros nas áreas operacionais, de segurança, de manutenção, além do reajuste salarial de 5,5% e dos serviços de terceiros, em função do aumento de custo dos contratos de proteção à aviação civil, segurança, movimentação de carga e limpeza. Os serviços públicos, entretanto, apresentaram redução em função da gestão do consumo de água e de energia elétrica.

Indicador 13.2: Retorno sobre o Patrimônio Líquido.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: 23,9%.
Resultado esperado: Controlar a rentabilidade do capital investido.

Em R$ milhões

Discriminação	2008	
	Meta	Realizado
Lucro Operacional Bruto - em R$ milhões	209,1	384,5
Patrimônio Líquido ano Anterior - em R$ milhões	875,3	875,3
Retorno sobre Patrimônio Líquido (%)	23,9%	43,9%

O Retorno sobre o Patrimônio Líquido em 2008 foi de 43,9%, 20 pontos percentuais acima da meta estabelecida. Houve aumento do lucro operacional bruto de 22,4% em relação a 2007, influenciado, principalmente, pelo equilíbrio de aumento das receitas e despesas operacionais e pela redução das provisões.

Indicador 13.3: EBITDA (R$ milhões).

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: 429,5.
Resultado esperado: Garantir a auto-suficiência de caixa da Infraero.

Em R$ milhões

Discriminação	2008	
	Meta	Realizado
EBITDAI (R$ Milhões)	429,5	585,9

O EBTIDAI (Lucro antes de impostos, juros, depreciação/amortização, provisões e das Obras em Bens da União) em 2008 foi de R$ 585,9 milhões, R$ 156,4 milhões acima da meta estabelecida. O indicador obteve crescimento de 15,4% em relação ao ano de 2007, principalmente, pelo crescimento de 12,8% do resultado operacional, chegando ao montante de R$ 556,6 milhões.

Indicador 13.4: Percentual de redução dos Custos Indiretos e Despesas Administrativas da Sede em relação à Receita Líquida referente a 2007.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: 3,6%.
Resultado esperado: Redução da participação dos custos indiretos e despesas administrativas da Sede.

Em R$ milhões

Discriminação	2007	2008	
	Realizado	Meta	Realizado
Receita Líquida (RL) (1)	2.166,7	2.508,6	2.437,9
(-) Custos Indiretos (CI)	782,4	848,7	844,3
(-) Despesas Sede (DS)	290,1	302,6	327,3
Total CI/DS	1.072,5	1.151,3	1.171,6
Relação CI/DS sobre RL	49,5%	45,9%	48,1%
Percentual de redução acumulado em relação a 2007		3,6%	1,4%

(1) Não considera a Receita Financeira

O percentual de redução dos custos indiretos e despesas administrativas da sede em relação à receita líquida foi de 1,4%, 2,2 pontos percentuais abaixo da meta estabelecida. Tal fato deve-se:

- ✓ A receita líquida realizada em 2008, de R$ 2.437,9 milhões, ficou 2,8% abaixo do valor projetado de R$ 2.508,6 milhões, em função do desempenho das receitas internacionais, vez que a meta não foi alterada na revisão do orçamento, bem com a realização do PASEP/COFINS no montante de R$ 146,8, sendo que o valor projetado inicialmente era de R$ 39,9 milhões;

- ✓ Os custos indiretos cresceram 7,9% em relação ao ano de 2007 e as despesas da sede 12,8% e encerraram o exercício 1,8% acima do montante previsto. Nos custos indiretos, as despesas que apresentaram maior crescimento foram: pessoal, 9,7%, material de consumo, 15,3% e serviços contratados, 15,5%. Nas despesas da Sede temos aumento de 21,9% em pessoal, chegando ao montante de R$ 159,8 milhões, 12,5% em despesas gerais e 39,1% em impostos e taxas, e redução de 21,2% em serviços contratados.

Indicador 13.5: Percentual de redução dos Custos Indiretos do aeroporto em relação a sua Receita Líquida referente a 2007.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: 2,1%.
Resultado esperado: Redução da participação dos custos indiretos no aeroporto.

Dependência		Realizado 2007	Realizado até dezembro/2008			Percentual de redução do CI/RL (pontos percentuais)
		CI / RL (%)	Custos Indiretos- CI (em R$)	Receita Líquida - RL (em R$)	CI / RL (%)	
SBBR	Aeroporto de Brasília	51,3	47.573.767,98	93.322.286,46	51,0	0,3
SBGL	Aeroporto Galeão	57,4	154.950.656,90	299.198.024,44	51,8	5,6
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	21,0	125.127.659,59	634.727.784,02	19,7	1,3
SBSP	Aeroporto de Congonhas	17,9	25.131.731,55	172.171.213,26	14,6	3,3
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	47,6	27.384.882,35	47.379.142,46	57,8	(10,2)
SBKP	Aeroporto de Campinas	18,0	37.397.454,07	224.696.580,10	16,6	1,4
SBCF	Aeroporto de Confins	40,8	23.925.055,85	74.408.839,66	32,2	8,6
SRBE	Super. Regional do Norte	77,9	52.154.948,95	63.261.976,28	79,7	(1,8)
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	48,0	31.751.346,83	59.282.073,89	53,6	(5,6)
SRGL	Super. Regional do Leste	38,7	35.227.244,14	85.741.552,26	41,1	(2,4)
SRGR	Super. Regional do Sudeste	93,3	15.261.810,97	18.346.061,71	83,2	10,1
SRMN	Super. Regional do Noroeste	47,2	52.082.490,17	100.774.926,30	51,7	(4,5)
SRPA	Super. Regional do Sul	38,1	77.825.769,17	208.239.763,00	37,4	0,7
SRRF	Super. Regional do Nordeste	58,8	103.923.379,76	170.799.125,45	60,8	(2,0)
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	34,5	33.851.902,72	91.507.369,63	37,0	(2,5)
INFRAERO		36,1	844.264.079,11	2.405.440.924,66	35,1	1,0

O percentual de redução dos custos indiretos dos aeroportos em relação à receita líquida foi de 1,0%, 1,1 pontos percentuais abaixo da meta estabelecida. Tal fato deve-se:

- ✓ A receita líquida realizada em 2008, de R$ 2.405,4 milhões, ficou 3,6% abaixo do valor projetado de R$ 2.494,3 milhões, em função do desempenho das receitas internacionais que ficaram abaixo do valor projetado, destaca-se que a meta não foi alterada na revisão do orçamento, bem com a realização do PASEP/COFINS no montante de R$ 146,8, sendo que o valor projetado inicialmente era de R$ 39,9 milhões;

- ✓ Os custos indiretos apresentaram crescimento de 7,9% em relação ao ano de 2007 e encerraram o exercício 0,5% abaixo do montante previsto para o período. As despesas que obtiveram os maiores aumentos foram: pessoal, 11,5%, material de consumo, 15,3% e serviços contratados, 15,5%.

Indicador 13.6: Margem Líquida dos Segmentos dos Negócios (Evolução).

Apresenta-se a seguir o detalhamento dos indicadores 13.6.1 a 13.6.7., merecendo destaque os negócios de logística de carga internacional, logística de operações com aeronaves, comercialização de áreas e telecomunicações, que apresentam uma margem líquida superior ao exercício anterior.

Indicador 13.6.1: Negócio Logística de Carga Internacional.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: Acompanhar.
Resultado esperado: Controle da margem do Negócio Logística de Carga Internacional.

Dependência		Margem Líquida Realizada em 2007 (%)	Realizado até dezembro/2008		
			Receita Líquida do Negócio Logística de Carga Internacional (R$)	Resultado Líquido do Negócio Logística de Carga Internacional (R$)	Margem Líquida do Negócio Logística de Carga Internacional em % (LL/RL)
SBBR	Aeroporto de Brasília	45,89	4.393.916,22	1.267.264,61	28,84
SBGL	Aeroporto Galeão	37,66	63.330.309,57	21.996.349,89	34,73
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	46,94	181.644.814,52	100.135.075,24	55,13
SBKP	Aeroporto de Campinas	60,35	175.501.632,22	104.851.405,33	59,74
SBCF	Aeroporto de Confins	34,10	12.596.170,79	5.797.148,27	46,02
SRBE	Super. Regional do Norte	12,83	2.096.862,28	(588.179,83)	(28,05)
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	49,04	1.936.828,87	1.114.157,14	57,52
SRGL	Super. Regional do Leste	75,41	10.160.238,66	7.398.138,99	72,81
SRGR	Super. Regional do Sudeste	(839,94)	2.231.286,07	773.385,01	34,66
SRMN	Super. Regional do Noroeste	39,23	48.768.809,25	11.755.347,44	24,10
SRPA	Super. Regional do Sul	45,51	39.257.832,41	18.725.678,37	47,70
SRRF	Super. Regional do Nordeste	(43,87)	7.389.761,57	(3.780.181,45)	(51,15)
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	(16,17)	4.480.657,16	(1.293.861,29)	(28,88)
INFRAERO		47,0	553.789.356,01	267.706.398,87	48,3

A margem líquida segmento de negócio de Logística de Carga Internacional (LCI) de 2008 foi de 48,3%, 1,3 pontos percentuais acima da margem realizada em 2007. Tal fato deve-se:

- ✓ A receita líquida LCI, obteve resultado de 22,7% superior ao ano de 2007, ficando 6,1% acima do montante projetado de R$ 521,8 milhões para a meta, em função, principalmente, do crescimento de 22,6% das receitas de armazenagem e capatazia de importação, chegando ao montante de R$ 589,8 milhões, enquanto as receitas de exportações apresentaram redução de 7,6%;

- ✓ Os custos diretos atingiram um montante de R$ 192,2 milhões, 3,7% acima do orçado e 18,6% acima do resultado de 2007, em decorrência, principalmente, do aumento das despesas com pessoal de 27,3%, devido às contratações e o reajuste salarial de 5,5%, material de consumo com aumento de 47,5% e serviços contratados, 12,0%.

- ✓ Em relação aos custos indiretos o aumento apresentado em relação ao ano de 2007 foi de 21,9% com destaque para as despesas com pessoal, 29,5%, material de consumo, com aumento de 163%, chegando ao montante de R$ 2,3 milhões e serviços contratados, com 29,5%.

Indicador 13.6.2: Negócio Logística de Operações com Aeronaves.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: Acompanhar.
Resultado esperado: Controle da margem do Negócio Logística de Operações com Aeronaves.

Dependência		Margem Líquida Realizada em 2007 (%)	Realizado até dezembro/2008		
			Receita Líquida do Negócio Logística de Operações com Aeronaves (R$)	Resultado Líquido do Negócio Logística de Operações com Aeronaves (R$)	Margem Líquida do Negócio Logística de Operações com Aeronaves em % (LL/RL)
SBBR	Aeroporto de Brasília	(122,48)	14.257.097,14	(12.093.866,54)	(84,83)
SBGL	Aeroporto Galeão	(110,34)	38.740.241,60	3.617.497,16	9,34
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	52,95	103.598.482,57	50.125.610,44	48,38
SBSP	Aeroporto de Congonhas	(14,11)	49.325.891,84	32.576.682,35	66,04
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	(214,45)	4.072.491,93	(7.517.869,40)	(184,60)
SBKP	Aeroporto de Campinas	(12,74)	12.973.025,57	(2.032.230,23)	(15,67)
SBCF	Aeroporto de Confins	(213,67)	7.058.947,04	(10.012.617,62)	(141,84)
SRBE	Super. Regional do Norte	(399,33)	7.193.846,36	(26.573.108,09)	(369,39)
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	(399,18)	4.937.678,46	(19.123.617,07)	(387,30)
SRGL	Super. Regional do Leste	(396,12)	5.490.458,37	(18.784.229,14)	(342,12)
SRGR	Super. Regional do Sudeste	(509,80)	2.917.329,88	(14.521.461,12)	(497,77)
SRMN	Super. Regional do Noroeste	(169,54)	10.681.821,65	(16.924.470,34)	(158,44)
SRPA	Super. Regional do Sul	(156,72)	20.277.667,60	(24.510.202,26)	(120,87)
SRRF	Super. Regional do Nordeste	(153,57)	22.085.216,05	(32.315.634,40)	(146,32)
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	(22,98)	12.891.800,90	(757.156,27)	(5,87)
INFRAERO		(70,3)	316.501.996,96	(99.384.114,21)	(31,4)

A margem líquida segmento de negócio de Logística de Operações com Aeronaves (LOA) de 2008 foi de -31,4%, 38,9 pontos percentuais acima margem realizada em 2007. Em relação aos parâmetros da citada margem, podemos destacar:

- ✓ A receita líquida LOA de R$ 316,5 milhões, obteve crescimento de 26,1% em relação ao ano de 2007, em decorrência, principalmente, do aumento 71,7% das receitas de pouso doméstico e 19,7% da permanência, em função das alterações tarifárias ocorridas no Aeroporto de Congonhas, como também pelo aumento 35,2% na receitas comerciais vinculadas ao segmento de operações com aeronaves;

- ✓ Os custos diretos atingiram um montante de R$ 165,0 milhões, 10,9% acima do montante realizado em 2007, com destaque para as despesas de pessoal e serviços contratados, com aumentos respectivos de 21,3% e 16,9%;

- ✓ Em relação aos custos indiretos, houve redução de 10,0% em relação ao ano de 2007. As despesas que apresentaram as maiores reduções foram: serviços públicos com 23,0%, despesas gerais, com 15,6%, e pessoal, 7,9%.

Indicador 13.6.3: Negócio Logística de Operações com Passageiros.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: Acompanhar.
Resultado esperado: Controle da margem do Negócio Logística de Operações com Passageiros.

Dependência		Margem Líquida Realizada em 2007 (%)	Realizado até dezembro/2008		
			Receita Líquida do Negócio Logística de Operações com Passageiros (R$)	Resultado Líquido do Negócio Logística de Operações com Passageiros (R$)	Margem Líquida do Negócio Logística de Operações com Passageiros em % (LL/RL)
SBBR	Aeroporto de Brasília	11,51	41.037.197,41	3.695.284,03	9,00
SBGL	Aeroporto Galeão	(15,26)	73.224.086,52	(45.512.721,80)	(62,16)
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	39,12	135.335.206,62	39.824.356,12	29,43
SBSP	Aeroporto de Congonhas	54,27	73.492.108,23	33.774.144,39	45,96
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	14,95	16.546.272,58	(8.011.633,57)	(48,42)
SBKP	Aeroporto de Campinas	(180,86)	5.350.960,33	(8.108.614,59)	(151,54)
SBCF	Aeroporto de Confins	15,42	27.939.011,06	6.676.547,67	23,90
SRBE	Super. Regional do Norte	12,63	23.467.328,14	(1.501.689,50)	(6,40)
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	37,50	15.841.696,83	6.066.671,80	38,30
SRGL	Super. Regional do Leste	14,06	11.807.409,88	903.924,92	7,66
SRGR	Super. Regional do Sudeste	(3,05)	4.461.424,43	(389.391,44)	(8,73)
SRMN	Super. Regional do Noroeste	(23,99)	17.314.799,44	(10.634.686,30)	(61,42)
SRPA	Super. Regional do Sul	25,36	75.366.907,16	13.639.717,21	18,10
SRRF	Super. Regional do Nordeste	4,95	65.257.440,01	(2.995.513,83)	(4,59)
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	7,70	35.439.748,19	(2.430.166,20)	(6,86)
INFRAERO		18,7	621.881.596,83	24.947.678,25	4,0

A margem líquida do segmento de negócios Logística de Operações com Passageiros (LOP) de 2008 foi de 4%, 14,7 pontos percentuais abaixo da margem realizada em 2007. Tal fato deve-se:

- ✓ Apesar da receita líquida LOP ter apresentado crescimento de 3,1% em relação ao ano de 2007, a realização ficou abaixo do montante previsto, devido ao baixo desempenho da receita de embarque internacional, influenciada pela desvalorização do dólar e pelo baixo movimento operacional nos dois últimos meses do ano;

- ✓ Os custos diretos atingiram o montante de R$ 268,3 milhões, 23,9% acima do realizado em 2007, em decorrência, principalmente, do aumento das despesas com pessoal de 6,2%, devido às contratações e de reajuste salarial, das despesas com serviços contratados de 41,3%, chegando ao montante de R$ 152,5 milhões e material de consumo com aumento de 50,0%. As despesas com serviços públicos apresentaram redução de 10,2%, chegando ao montante de R$ 8,9 milhões neste segmento;

- ✓ Em se tratando dos custos indiretos, houve aumento de 20,0% em relação ao ano de 2007 e encerraram o exercício 4,7% acima do montante previsto. Destacam-se os custos com pessoal, com crescimento de 21,4%, os custos de serviços contratados com 30,7% e serviços públicos com aumento de 16,3%.

Indicador 13.6.4: Negócio Navegação Aérea.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: Acompanhar.
Resultado esperado: Controle da margem do Negócio Navegação Aérea.

Dependência		Margem Líquida Realizada em 2007 (%)	Realizado até dezembro/2008		
			Receita Líquida do Negócio Navegação Aérea (R$)	Resultado Líquido do Negócio Navegação Aérea (R$)	Margem Líquida de Negócio Navegação Aérea em % (LL/RL)
SBBR	Aeroporto de Brasília	(91,80)	1.389.957,91	(986.917,03)	(71,00)
SBGL	Aeroporto Galeão	(53,67)	11.622.435,51	(10.326.386,54)	(88,85)
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	(31,67)	20.108.498,21	(7.308.454,16)	(36,35)
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	(524,81)	2.059.400,60	(10.693.212,88)	(519,24)
SBKP	Aeroporto de Campinas	(14,79)	9.878.924,28	(710.434,62)	(7,19)
SRBE	Super. Regional do Norte	(23,28)	22.163.909,41	(10.822.452,63)	(48,83)
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	19,37	32.900.426,90	6.454.693,71	19,62
SRGL	Super. Regional do Leste	(25,76)	28.011.878,77	(10.496.475,03)	(37,47)
SRGR	Super. Regional do Sudeste	38,84	19.997.722,94	5.986.960,09	29,94
SRMN	Super. Regional do Noroeste	10,96	12.971.927,18	1.088.703,12	8,39
SRPA	Super. Regional do Sul	5,62	15.033.961,89	(2.926.341,14)	(19,46)
SRRF	Super. Regional do Nordeste	41,84	33.201.021,00	11.715.585,07	35,29
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	58,22	21.971.734,34	12.237.568,62	55,70
INFRAERO		2,8	235.069.112,59	(15.505.975,20)	(6,6)

A margem líquida do segmento de negócio de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea (CNA) de 2008 foi de -6,6%, 9,4 pontos percentuais abaixo da margem realizada em 2007. Tal fato deve-se:

- ✓ A receita líquida CNA de R$ 235,1 milhões, obteve crescimento de 4,5% em relação ao ano de 2007, em função, principalmente, do aumento das receitas de navegação aérea doméstica com 8,8% e internacional com 2,4%;

- ✓ Os custos diretos encerraram o exercício com crescimento de 12,3% em relação ao ano anterior. Observa-se os maiores aumentos nas despesas de pessoal com 11,3%, material de consumo com 56,3% e serviços contratados com 19,3%, chegando ao montante de R$ 5,3 milhões. Neste segmento também houve redução de 6,7% nos serviços públicos;

- ✓ Nos custos indiretos, o crescimento de 23,8% ocorreu nas despesas de pessoal, 21,8% chegando ao montante de R$ 28,0 milhões, serviços contratados com 48,7% e serviços públicos com 31,3%.

Indicador 13.6.5: Negócio Comercialização de Áreas.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: Acompanhar.
Resultado esperado: Controle da margem do Negócio Comercialização de Áreas.

Dependência		Margem Líquida Realizada em 2007 (%)	Realizado até dezembro/2008		
			Receita Líquida do Negócio Comercialização de Aéreas (R$)	Resultado Líquido do Negócio Comercialização de Aéreas (R$)	Margem Líquida de Negócio Comercialização de Aéreas em % (LL/RL)
SBBR	Aeroporto de Brasília	84,65	16.112.864,71	13.168.198,24	81,72
SBGL	Aeroporto Galeão	70,64	48.905.088,33	30.831.500,34	63,04
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	89,80	106.137.813,19	97.179.815,33	91,56
SBSP	Aeroporto de Congonhas	88,70	26.822.987,25	24.347.011,89	90,77
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	88,66	9.822.459,31	8.397.827,76	85,50
SBKP	Aeroporto de Campinas	90,93	4.522.289,51	4.132.784,03	91,39
SBCF	Aeroporto de Confins	93,91	8.453.898,31	8.149.464,99	96,40
SRBE	Super. Regional do Norte	79,96	6.955.103,26	5.758.640,48	82,80
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	89,53	6.270.778,20	5.814.122,52	92,72
SRGL	Super. Regional do Leste	93,61	17.903.661,18	17.106.857,90	95,55
SRGR	Super. Regional do Sudeste	73,20	4.733.256,61	4.260.831,69	90,02
SRMN	Super. Regional do Noroeste	25,54	6.203.833,64	2.898.943,09	46,73
SRPA	Super. Regional do Sul	75,17	25.304.336,54	18.010.168,71	71,17
SRRF	Super. Regional do Nordeste	57,57	19.895.784,21	13.148.739,19	66,09
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	88,03	11.149.432,89	10.013.678,27	89,81
INFRAERO		82,1	320.099.552,63	264.109.522,31	82,5

A margem líquida do segmento de negócio Comercialização de Áreas (CMA) de 2008 foi de 82,5%, 0,5 pontos percentuais acima da margem realizada em 2007. Em relação a margem, podemos destacar:

- ✓ A receita líquida CMA de R$ 320,1 milhões, obteve crescimento de 11,1% em relação ao ano de 2007, 4,1% acima do valor projetado para 2008, em função do crescimento das receitas de comercialização de áreas;

- ✓ Os custos diretos atingiram um montante de R$ 11,4 milhões, 9,9% acima do resultado de 2007. As despesas mais significativas foram: pessoal, com crescimento de 7,1% e serviços contratados com 23,9%;

- ✓ Nos custos indiretos, o crescimento de 7,9% ocorreu nas despesas de pessoal, 10,1%, serviços contratados com 13,7% chegando ao montante de R$ 9,3 milhões e material de consumo com 30,3%.

Indicador 13.6.6: Negócio Estacionamento.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: Acompanhar.
Resultado esperado: Controle da margem do Negócio Estacionamento.

Dependência		Margem Líquida Realizada em 2007 (%)	Realizado até dezembro/2008		
			Receita Líquida do Negócio Estacionamento de Veículos (R$)	Resultado Líquido do Negócio Estacionamento de Veículos (R$)	Margem Líquida de Negócio Estacionamento de Veículoss em % (LL/RL)
SBBR	Aeroporto de Brasília	99,49	4.612.150,81	4.592.553,68	99,58
SBGL	Aeroporto Galeão	85,45	14.879.526,35	12.229.116,54	82,19
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	82,16	36.198.710,24	31.168.485,28	86,10
SBSP	Aeroporto de Congonhas	97,17	5.727.621,39	5.598.922,09	97,75
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	49,65	4.598.740,49	1.959.373,72	42,61
SBKP	Aeroporto de Campinas	99,09	2.424.163,94	2.345.006,49	96,73
SBCF	Aeroporto de Confins	88,91	10.323.029,31	8.821.983,36	85,46
SRBE	Super. Regional do Norte	40,08	1.934.267,22	951.341,61	49,18
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	45,89	1.477.132,67	521.726,28	35,32
SRGL	Super. Regional do Leste	93,68	337.795,09	324.751,81	96,14
SRGR	Super. Regional do Sudeste	97,15	454.071,39	430.880,63	94,89
SRMN	Super. Regional do Noroeste	55,49	989.000,70	655.519,43	66,28
SRPA	Super. Regional do Sul	74,62	11.709.304,04	9.253.408,57	79,03
SRRF	Super. Regional do Nordeste	63,93	9.130.323,74	4.953.475,58	54,25
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	82,87	4.250.303,72	3.522.830,87	82,88
INFRAERO		80,4	110.992.103,60	89.271.291,85	80,4

A margem líquida do segmento de negócio de Estacionamento de Veículos (EST) de 2008 foi de 80,4%, igual a margem realizada em 2007. Em relação à margem podemos citar:

- ✓ A receita líquida EST de R$ 111,0 milhões, obteve crescimento de 18,3% em relação ao ano de 2007 e encerrou o exercício acima da receita prevista;

- ✓ Em relação aos custos diretos, houve aumento de 38,8% em relação ao exercício anterior, chegando ao montante de R$ 9,0 milhões. As despesas que apresentaram maior crescimento foram: pessoal com 90,5%, partindo de R$ 38,8 milhões em 2007 para R$ 73,8 milhões em 2008 e serviços contratados com aumento de 48,3%, o aumento mais significativo foram nos encargos diretos com pessoal;

- ✓ Os custos indiretos obtiveram crescimento de 7,0% em relação ao ano de 2007. Destaque para as despesas de pessoal com aumento de 10,7%.

Indicador 13.6.7: Negócio Telecomunicações.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Meta: Acompanhar.
Resultado esperado: Controle da margem do Negócio Telecomunicações.

Dependência		Margem Líquida Realizada em 2007 (%)	Realizado até dezembro/2008		
			Receita Líquida do Negócio Telecomunicações (R$)	Resultado Líquido do Negócio Telecomunicações (R$)	Margem Líquida de Negócio Telecomunicações em % (LL/RL)
SBBR	Aeroporto de Brasília	45,72	2.374.249,59	1.358.624,21	57,22
SBGL	Aeroporto Galeão	54,35	5.247.911,33	2.625.449,96	50,03
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	(3,97)	6.752.054,30	(67.901,14)	(1,01)
SBSP	Aeroporto de Congonhas	53,85	1.542.124,64	789.358,25	51,19
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	31,83	1.379.344,01	659.859,82	47,84
SBKP	Aeroporto de Campinas	(24,00)	1.829.957,72	53.471,76	2,92
SBCF	Aeroporto de Confins	31,76	1.467.149,96	491.990,23	33,53
SRBE	Super. Regional do Norte	(12,54)	835.650,71	(384.240,48)	(45,98)
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	(33,97)	595.948,76	(358.883,86)	(60,22)
SRGL	Super. Regional do Leste	53,09	792.276,21	465.947,22	58,81
SRGR	Super. Regional do Sudeste	(80,93)	185.934,99	(131.296,83)	(70,61)
SRMN	Super. Regional do Noroeste	6,78	1.691.695,25	496.276,16	29,34
SRPA	Super. Regional do Sul	42,36	3.387.707,84	1.359.601,20	40,13
SRRF	Super. Regional do Nordeste	61,11	2.442.332,06	1.526.908,32	62,52
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	29,05	1.392.419,33	368.767,76	26,48
INFRAERO		25,9	47.242.410,58	14.671.151,62	31,1

A margem líquida do segmento de negócio de Telecomunicações (TEL) de 2008 foi de 31,1%, ficando 5,1 pontos percentuais acima da margem realizada em 2007. Tal fato deve-se:

- ✓ A receita de telecomunicações aeronáuticas de R$ 47,2 milhões, obteve crescimento de 11,1% em relação ao ano de 2007;
- ✓ Os custos diretos atingiram um montante de R$ 19,3 milhões, 1,5% acima do montante realizado em 2007. Aumento de 8,9% e 5,1%, respectivamente, nas despesas de pessoal e serviços públicos. As despesas de serviços contratados obtiveram redução de 48,8%, principalmente nas despesas de locação de equipamentos de TI e na manutenção de sistemas eletrônicos, material de consumo apresentou redução de 73,4%, especificamente na conta de manutenção de bens;
- ✓ Em relação aos custos indiretos, aumento foi de 6,5% em relação ao ano de 2007. As despesas que apresentaram os maiores aumentos foram: pessoal com 9,7%, serviços contratados com 6,8% e serviços públicos 2,8%.

Indicador 13.7: Taxa de Inadimplência.

Responsável: Superintendência de Finanças – DFFI.
Meta: 2,25%.
Resultado esperado: Realização de no mínimo 97,75% da receita faturada no exercício de 2008, das receitas de aluguel de área, rateios, telefonia, serviços eventuais, carga aérea (somente faturada) e termos de acordo.

Dependência		Meta 2008	Realizado até dezembro/2008				Variação em relação à meta 2008
			Valor Considerado	Valor Recebido	Valor a Receber	Percentual de inadimplência	
SBBR	Aeroporto de Brasília	2,25%	38.003.049,55	37.410.510,52	592.539,03	1,56%	-30,70%
SBGL	Aeroporto Galeão	2,25%	113.608.048,79	110.410.357,10	3.197.691,69	2,81%	25,10%
SBGR	Aeroporto de Guarulhos	2,25%	242.859.382,66	234.177.105,85	8.682.276,81	3,58%	58,89%
SBSP	Aeroporto de Congonhas	2,25%	44.888.564,57	42.435.841,27	2.452.723,30	5,46%	142,85%
SBRJ	Aeroporto Santos-Dumont	2,25%	22.785.265,07	22.204.772,68	580.492,39	2,55%	13,23%
SBKP	Aeroporto de Campinas	2,25%	107.440.995,61	107.046.228,99	394.766,62	0,37%	-83,67%
SBCF	Aeroporto de Confins	2,25%	33.829.040,16	33.801.060,55	27.979,61	0,12%	-94,82%
SRBE	Super. Regional do Norte	2,25%	17.962.528,38	33.801.060,55	250.659,63	0,08%	-96,32%
SRBR	Super. Regional do Centro-Oeste	2,25%	12.551.120,18	12.314.003,35	237.116,83	1,89%	-16,04%
SRGL	Super. Regional do Leste	2,25%	30.977.338,75	29.583.515,85	1.393.822,90	4,50%	99,98%
SRGR	Super. Regional do Sudeste	2,25%	7.963.435,52	7.784.700,76	178.734,76	2,24%	-0,25%
SRMN	Super. Regional do Noroeste	2,25%	46.516.513,20	45.692.744,29	823.768,91	1,77%	-21,29%
SRPA	Super. Regional do Sul	2,25%	66.159.482,54	65.731.964,86	427.517,68	0,65%	-71,28%
SRRF	Super. Regional do Nordeste	2,25%	48.903.413,14	48.244.421,60	658.991,54	1,35%	-40,11%
SRSV	Super. Regional do Centro-Leste	2,25%	28.664.928,54	27.942.261,22	722.667,32	2,52%	12,05%
INFRAERO		2,25%	1.022.418.930,62	999.922.521,58	22.496.409,04	2,20%	-2,21%

O índice de inadimplência do exercício de 2008 foi de 2,20%, ou seja, 97,8% da receita faturada, R$ 999,9 milhões, tendo 39 aeroportos, dos 63 considerados atingindo a meta estabelecida de 2,25%.

2.4.1.14 – Objetivo Estratégico 14: Estabelecimento e programação do conjunto de investimentos com critérios técnicos de retorno financeiro e ênfase na qualidade do gasto

Iniciativa 14.a: Sistematizar a prática do estudo de viabilidade técnica, econômica, financeira, ambiental e social de investimentos.

Responsável: Superintendência de Controladoria – DFCT.
Situação Atual: Os estudos de pré-viabilidade técnica e socioeconômica já são elaborados de acordo com a demanda pelo DFCT-3.
Situação Desejada: Estudos aprovados pela Diretoria Executiva da INFRAERO e pela Comissão de Monitoramento e Avaliação – CMA, órgão colegiado de composição interministerial, dentro dos prazos legais e de planejamento.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Elaboração de instrumento normativo interno para sistematizar a elaboração de estudo de pré-viabilidade técnica e socioeconômica dos projetos de grande vulto nos termos legais.	**DFCT**	**30/06/2008**	**Fase final de elaboração.**

O prazo inicialmente previsto não foi cumprido, em decorrência, principalmente, da alteração dos normativos legais relacionados ao tema. A norma para definir os conceitos aplicados a esses estudos, bem como sistematizar sua elaboração encontra-se em fase final dos trâmites, aguardando a resposta de algumas Superintendências, para ser enviada à Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG. Tendo em vista estas formalidades, a conclusão está prevista para 31/03/2009.

Iniciativa 14.b: Revisar o processo de tomada de decisão de investimentos, prevendo a possibilidade de revisar a modelagem dos projetos em função da sua economicidade e sustentabilidade financeira.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: A decisão dos investimentos é tomada sem considerar a possibilidade de ajustar o projeto para atendimento ao princípio da economicidade e da sustentabilidade financeira.
Situação Desejada: Considerar na decisão da priorização dos investimentos a economicidade e a sustentabilidade financeira do projeto.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Avaliação do atual modelo de planejamento de investimentos	PGPI-2	05/05 a 16/05/2008	Concluído
Elaboração do diagnóstico	PGPI-2	19/05 a 30/05/2008	Concluído
Avaliação dos modelos de decisão de investimentos de empresas de referência (PETROBRAS, ELETROBRAS, etc)	PGPI-2	02/06 a 27/06/2008	Concluído
Elaboração do diagnóstico das empresas de referência	PGPI-2	30/06 a 04/07/2008	Concluído
Desenvolvimento de um novo modelo de priorização dos investimentos	PGPI-2	07/07 a 30/07/2008	Concluído
Aprovação do modelo de priorização na Diretoria Executiva	Diretoria Executiva	01/08/2008	Não realizado
Divulgação do novo modelo de priorização dos investimentos	PRPG/ PGPI	04 a 08/08/2008	Não realizado
Apresentação da proposta de treinamento e ambientação do novo modelo de priorização dos investimentos	PRPG/PGPI	11/08 a 29/08/2008	Não realizado

O novo modelo de priorização dos investimentos foi estruturado concomitantemente ao desenvolvimento do novo sistema de gestão dos investimentos. O sistema não teve o seu desenvolvimento concluído em 2008, o que impediu a implantação da proposta à Diretoria Executiva.

Iniciativa 14.c: Identificar tipos de engenharia financeira aplicáveis aos grandes projetos de investimentos da Infraero.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: Os grandes projetos de investimentos são avaliados sob a ótica do VPL/TIR, quanto ao aspecto econômico-financeiro.
Situação Desejada: A decisão quanto à implementação dos grandes projetos deverá ter como premissa a estratégia empresarial, além do estudo de viabilidade técnica, econômica, financeira, ambiental e social.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Pesquisa junto a universidades, visando identificar métodos determinísticos de análise de investimentos mais adequados às características da INFRAERO	PGPI-2	02/06 a 27/06/2008	Concluído
Avaliação dos modelos de engenharia financeira aplicados em outras empresas estatais e/ou empresas privadas cujo volume de investimentos tenha semelhança com o da INFRAERO	PGPI-2	02/06 a 27/06/2008	Concluído
Elaboração de estudo demonstrando resultado das pesquisas realizadas junto às universidades e outras empresas	PGPI-2	30/06 a 04/07/2008	Concluído
Proposição dos métodos de análise e decisão dos grandes investimentos para aprovação da Diretoria Executiva	Diretoria Executiva	01/08/2008	Não realizado
Divulgação e implantação do novo modelo de decisão dos grandes investimentos	PGPI	04 a 08/08/2008	Não realizado

Nas consultas formuladas junto às Universidades e outras instituições, a respostas quanto ao modelo de avaliação dos grandes investimentos foi sempre baseada em cálculo do Retorno do Investimento – ROI, tendo como parâmetro o Valor Presente Líquido – VPL e a Taxa Interna de Retorno – TIR. Critérios como esses são insuficientes para compor a engenharia financeira dos grandes investimentos, vez que, independentemente do retorno esperado ser positivo ou não, os investimentos deverão ser realizados. Visualiza-se, portanto, e de acordo com a orientação de algumas instituições consultadas que a definição de critérios mais adequados para a análise do retorno dos grandes investimentos poderá ser obtida com maior assertividade com a contratação de consultoria específica.

Iniciativa 14.d: Reformulação da Matriz de Investimentos.

Responsável: Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.
Situação Atual: O sistema da matriz de investimentos não possibilita a inserção devida do planejamento e acompanhamento dos investimentos.
Situação Desejada: O sistema deverá proporcionar a leitura do plano de investimentos e seu acompanhamento, fornecendo informações sistemáticas às tomadas de decisão.

ATIVIDADE/ETAPA	RESPONSÁVEL	QUANDO (INÍCIO E FIM)	STATUS
Realização do levantamento das dificuldades presentes na matriz de investimentos	PGPI-1	05/05 a 14/05/2008	Concluído
Elaboração do diagnóstico das dificuldades	PGPI-1	15/05 a 16/05	Concluído
Proposição de ajustes à matriz de investimento em detrimento ao mapeamento dos processos da PGPI	PGPI-1	19/05 a 30/07/2008	Concluído
Reformulação do sistema da matriz de investimentos	PRTI	05/05 a 30/07/2008	Em andamento (*)
Validação e divulgação da nova versão do sistema da matriz de investimentos	PGPI-1	01/08 a 08/08/2008	Em andamento (*)
Apresentação da proposta de treinamento e ambientação do novo sistema da matriz de investimentos	PGPI	11/08 a 29/08/2008	A iniciar (*)

No ano de 2008 foi elaborado um diagnóstico acerca do sistema da matriz de investimentos com o objetivo de avaliar a possibilidade de adequá-lo às necessidades de novas funcionalidades que pudessem favorecer a melhoria de informações essenciais à tomada de decisão dos investimentos. Foi respondido pela Superintendência de Tecnologia da Informação – PRTI que, devido às limitações na linguagem de programação do aplicativo, não seria possível realizar as adequações necessárias. Até o término de 2008 o novo sistema de gestão dos investimentos ainda encontrava-se em desenvolvimento pela PRTI.

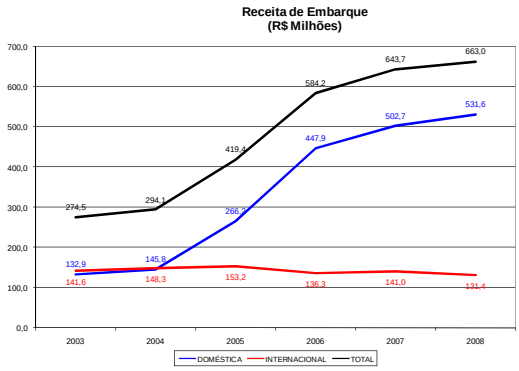
2.4.2 Evolução de gastos gerais

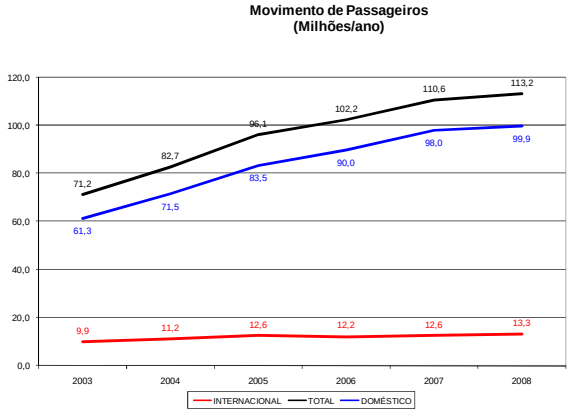
Em R$

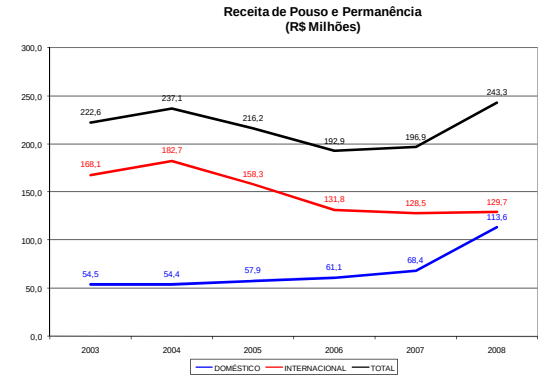
DESCRIÇÃO	ANO		
	2006	2007	2008
1. PASSAGENS	10.694.414	8.276.108	12.123.608
2. DIÁRIAS E RESSARCIMENTO DE DESPESAS DE VIAGENS	9.952.071	9.733.450	12.872.816
3. SERVIÇOS TERCEIRIZADOS	404.419.503	467.007.663	552.001.024
3.1. Publicidade	11.318.489	10.416.003	12.736.594
3.2. Vigilância, Limpeza e Conservação	178.934.680	220.804.246	250.686.011
3.3. Tecnologia da Informação	46.085.882	47.389.546	43.920.880
3.4. Outras Terceirizações	168.080.453	188.397.869	244.657.539
3.5. Suprimento de fundos	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
4. CARTÃO DE CRÉDITO CORPORATIVO	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
TOTAL	**425.065.988**	**485.017.221**	**576.997.448**

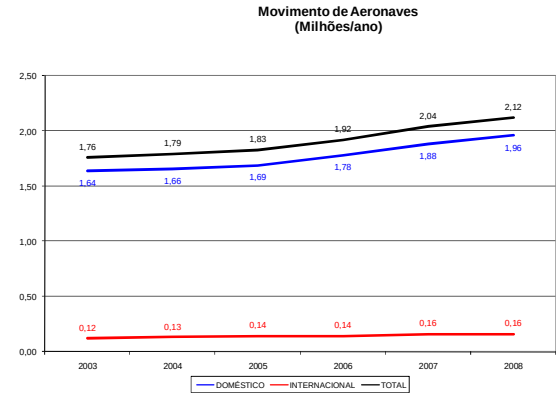
2.4.3 Desenvolvimento dos Negócios e Serviços

Operações com Passageiros e Aeronaves









O aeroporto, além de ser um dos principais elos da infra-estrutura aeronáutica, desempenha papel fundamental na economia de uma região ou de um país. Tal fato requer uma administração aeroportuária dinâmica e moderna, atuando sob os mais recentes conceitos de eficiência e qualidade, garantindo a operacionalidade, o conforto e a segurança, e, conseqüentemente, promovendo a multiplicação das receitas aeroportuárias como forma de assegurar o financiamento e a perpetuidade das operações e negócios.

Imbuída de um novo leque de estratégias, a Infraero tem por objetivo tratar os aeroportos não apenas como um dos elementos básicos da infra-estrutura aeroportuária, mas como agentes capazes de influir na dinâmica dos mercados do transporte aéreo e como pólos multiplicadores da economia de uma cidade, região e de todo o país, primando pela segurança, eficiência e qualidade dos seus serviços.

O desempenho econômico verificado em 2008 influenciou a demanda pelos serviços aeroportuários, principalmente nos dois últimos meses do ano.

Do lado do movimento de passageiros, passaram pelos aeroportos da rede 113,2 milhões de passageiros (embarque e desembarque), com crescimento de apenas 2,4% em relação a 2007.

O desaquecimento da economia no final do exercício, com a queda expressiva da demanda internacional, afetou o desempenho da Infraero. Para se ter uma idéia o movimento de passageiros apresentava, em setembro, crescimento de 4,7%.

Verificou-se, no segmento de aeronaves, a recuperação do desempenho com crescimento de 4,2%. No período, ocorreram 2.128,8 9 mil operações de pouso e decolagem, sendo 1.965,2 mil operações domésticas, com aumento de 4,3%, e 163,6 mil operações internacionais.

Melhorias constantes e revisão de procedimentos têm sido institucionalizadas por meio da definição de padrões e de normas de diversos processos operacionais. Nesta dimensão destacaram-se:

- Continuação do processo de Certificação dos Aeroportos da Rede Infraero junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);
- Continuação das certificações com base na NBR – ISO 9001/2000, dos processos dos 28 principais aeroportos da Rede Infraero;
- Execução do Plano Nacional de Inspeção de Pavimentos Aeroportuários;
- Ações corretivas ou mitigadoras de riscos potenciais ou reais identificados em Relatórios de Prevenção (RELPREV);
- Implantação do Sistema Integrado de Soluções Operacionais (SISO) em diversas unidades, completando o total de 66 aeroportos com essa importante ferramenta implantada, a qual desempenha papel fundamental para cobrança de tarifas de operações de aeronaves, para o controle estatístico de passageiros embarcados e desembarcados, para orientação aos passageiros sobre vôos, seja por sistema de som ou pelo SIV - Sistema Informativo de Vôo, dentre outras funcionalidades;

- Desenvolvimento e implantação do sistema BPO (Banco de Pendências Operacionais) WEB nos aeroportos da rede Infraero, com o objetivo de prover as unidades operacionais de suporte informatizado para armazenamento e gerenciamento de relatórios e eventuais não conformidades de forma ágil e consistente;
- Implantação do HOTRAN eletrônico em conjunto com a Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares (COMCLAR) e com o Grupo Especial de Coordenação de Linhas (GECOL) que trata de assuntos relacionados a vôos não regulares;
- Padronização dos avisos de informação aos passageiros, aos tripulantes e ao pessoal de serviço, com relação aos itens proibidos para embarque em vôos domésticos e internacionais;
- Implantação do módulo de inspeção preferencial para passageiros portadores de deficiência;
- Revisão e atualização do Manual de Gestão da Manutenção;
- Implantação inicial de nova sistemática para manutenção da sinalização horizontal;
- Diagnóstico e avaliação de melhorias nos Sistemas de Auxílios Luminosos de sete aeroportos;
- Levantamento da capacidade dinâmica dos aeroportos administrados pela Infraero;
- Conclusão do estudo dos impactos da operação da aeronave A 380, considerando a área de movimento dos Aeroportos de Guarulhos, Galeão, Campinas e Brasília;
- Levantamento dos tempos de fila durante os procedimentos de embarque e desembarque do Aeroporto de Guarulhos;
- Definição de Indicadores de desempenho para a área de manutenção, que permitam melhorar o controle do nível de disponibilidade dos subsistemas críticos;
- Implantação de ações de melhoria pontuais decorrentes das demandas identificadas nas inspeções operacionais em diversos aeroportos, que verificou o cumprimento dos requisitos e da legislação operacional e a possível existência de dificuldades vivenciadas nos aeroportos.

Segurança Aeroportuária

Objetivando promover o desenvolvimento contínuo das atividades de Proteção Contra Atos Ilícitos e de Segurança Operacional, a fim de garantir operações aéreas seguras e eficientes em seus aeroportos, a Infraero acompanha

diuturnamente a ampliação e a modernização da infraestrutura aeroportuária e o crescimento constante da aviação civil brasileira, que tem apresentado resultados expressivos nos últimos anos, priorizando:

- a capacitação profissional, considerando que o homem é a parte mais vulnerável nas atividades desenvolvidas em um aeroporto, haja vista que a maioria das ocorrências aeronáuticas tem como fator contribuinte a falha do ser humano; e

- os investimentos na tecnologia de ponta, a fim de garantir o nível internacional de segurança, qualidade dos serviços e conforto dos passageiros.

Para tal, conta com áreas especializadas tanto nas atividades referentes à segurança da aviação civil, como também pelas atividades referentes ao serviço de salvamento e combate a incêndios em aeródromos e à prevenção de acidentes aeronáuticos.

Dentre os diversos investimentos em equipamentos para a área de segurança, realizados em 2008, destacam-se os seguintes:

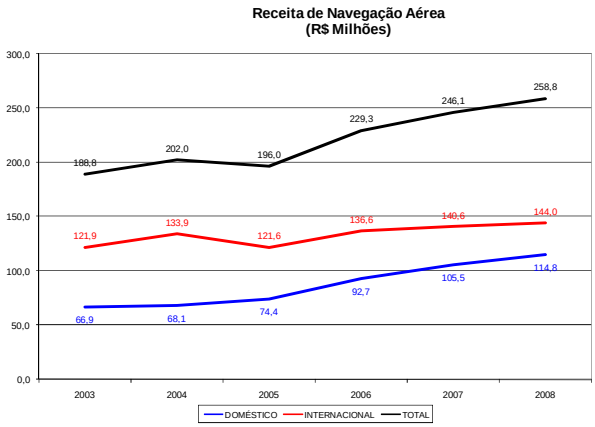
- Aquisição de 40 Raios-X de bagagem de porção;
- Aquisição de 95 Raios-X de bagagem de mão;
- Aquisição de veículos operacionais para facilitar as inspeções de segurança, bem como otimizar o atendimento às emergências (24 ambulâncias e 33 veículos pick up para Posto de Coordenação Móvel – PCM).

Dentre as melhorias implementadas para os processo de segurança, destacam-se:

- Implantação do Programa de Controle da Qualidade na AVSEC Contra Atos de Interferência Ilícita;
- Implementação do Plano de Gestão do Perigo da Fauna nos aeroportos e participação nos eventos da Comissão de Controle do Perigo Aviário no Brasil (CCPAB);
- Implantação do Programa Integrado de Prevenção de Riscos nas Atividades de Pátio - PIPRAP - em quatro aeroportos;
- Participação na revisão/atualização do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil – PNAVSEC, juntamente com o Ministério da Defesa, Agência Nacional de Aviação Civil, DECEA, Polícia Federal e outros órgãos que possuem ações dentro do Programa;

- Implantação do Sistema de Identificação e Controle de Acesso – SICOA nos aeroportos de Natal, Cuiabá, Montes Claros, Palmas e Rio Branco. Total: Sistema implantado em 40 aeroportos da Infraero;
- Implantação de atividades de inspeção de segurança em diversos aeroportos, em cumprimento ao preconizado no PNAVSEC;
- Atualização de Normas Internas afetas à atividade de Segurança da Aviação Civil.

Navegação Aérea



A área de navegação aérea foi priorizada com investimentos, em 2008, na ordem de R$ 11,0 milhões para as atividades de Controle de Tráfego Aéreo, Meteorologia Aeronáutica, Telecomunicações Aeronáuticas e Informação Aeronáutica, objetivando a melhoria da qualidade dos serviços prestados.

Nesse sentido, também foram concluídas todas as etapas do processo de Certificação da Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo em 17 dependências operacionais.

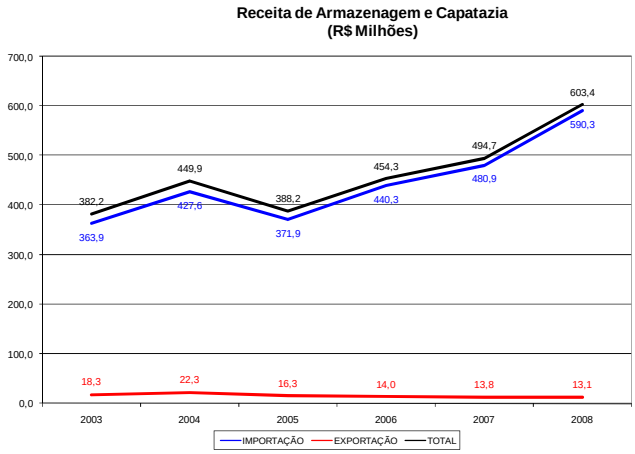
A formação e aperfeiçoamento de pessoal também foram alvos de atuação da área de navegação aérea, tendo sido formados, pelo ICEA, 38 (trinta e oito) Profissionais de Tráfego Aéreo – PTA, 18 (dezoito) Profissionais de Meteorologia – PMET, 20 (vinte) Profissionais de Apoio à Navegação Aérea - Operadores de Estação de Telecomunicação Aeronáutica - PANA/OEA e 20(vinte) Profissionais de Apoio à Navegação Aérea - Técnicos em Informação Aeronáutica - PANA/TIA; preparados gestores de navegação aérea; e realizada capacitação em língua inglesa para profissionais da área de navegação aérea, inclusive com teste de proficiência para controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica.

Além disso, foi autorizada, em 2008, a formação e contratação, com previsão para os três anos subseqüentes (2009, 2010 e 2011), de mais 256 (duzentos e cinqüenta e seis) profissionais, visando a adequação de efetivo operacional de todos os Órgãos de Navegação Aérea existentes.

Dentre os investimentos em equipamentos destaca-se a instalação de auxílios à navegação aérea: *Instrument Landing System* - ILS, Localizador do ILS - LLZ e *Distance Measuring Equipament* – DME, *Approach Light System* - ALS, *Doppler* VHF *Omini Range* - DVOR DOPPLER, *Non Direcional Beacon* - NDB, Estações Meteorológicas de Superfície e Estações de Altitude, em 15 (quinze) aeroportos.

Está em andamento a instalação de cerca de 100 (cem) equipamentos, como Instrument Landing System - ILS, Approach Light System - ALS, Doppler VHF Omini Range - DVOR, Doppler VHF Omini Range - DVOR com DME, Non Direcional Beacon - NDB, FAROL DE AERÓDROMO, CENTRAL DE ÁUDIO, Precision Approach Path Indicator - PAPI e GRAVADORES DIGITAIS em diversos aeroportos. Encontra-se em andamento, ainda, a modernização de 6 (seis) Estações Meteorológicas de Superfície - EMS (aeródromo).

Logística de Carga



No segmento da carga aérea, a Infraero registrou em seus 33 Terminais de Logística de Carga, crescimento de 10,07% na movimentação de carga importada, passando de 405.268 toneladas para o montante de 446.069 toneladas. As exportações apresentaram redução de 1,98% em relação a 2007, passando de 283.762 toneladas para 278.148 este ano. Essa redução foi afetada pelo desaquecimento da economia no final do exercício, com a queda expressiva da demanda internacional. A movimentação de carga nacional

registrou um aumento de 3,35% na sua tonelagem, comparado ao mesmo período de 2007, passando de 210.698 para 217.753 toneladas. Na soma das importações, exportações e carga nacional o crescimento foi de 4,69%, passando de 889.728 para 941.970 toneladas.

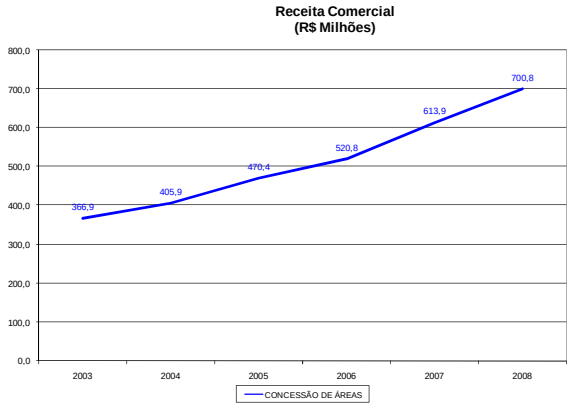
As receitas de movimentação de carga representaram em 2008 R$ 608,9 milhões, com crescimento de 23,1% sobre o realizado em 2007.

Dos 33 Terminais de Logística de Carga administrados pela Infraero, o Teca do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos Guarulhos ficou em primeiro lugar na movimentação de cargas nacionais e internacionais em 2008 com 302,6 mil toneladas. Em seguida ficou o Teca do Aeroporto de Viracopos/Campinas com 246,8 mil toneladas. Em terceiro e quarto lugar ficaram, respectivamente, os Tecas do Aeroporto Eduardo Gomes/Manaus (136,2 mil toneladas) e do Aeroporto do Galeão (67,9 mil toneladas).

O investimento total aplicado na ampliação e modernização da infra-estrutura e equipamentos dos Terminais de Logística de Cargas, em 2008, foi de R$ 58 milhões. As principais obras e melhorias foram:

- Construção do novo Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Fortaleza;
- Implantação do sistema de transportadores automatizados do Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos;
- Substituição da estrutura metálica e cobertura do TECA II do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes/Manaus;
- Substituição da cobertura da área de recebimento de importação do TECA de Guarulhos;
- Implantação do TECA no Aeroporto de Londrina, 33º da rede Infraero;
- Automação do Terminal de Logística de Carga (TECA) do Aeroporto de Manaus - Eduardo Gomes por meio da implantação de Sistema de Transelevadores;
- Modernização do Sistema de Transelevadores e ampliação do complexo de câmaras frigoríficas do TECA do Aeroporto do Rio De Janeiro /Galeão – Antônio Carlos Jobim;
- Aquisição de porta-paletes para ampliação da capacidade de armazenagem do TECA do Aeroporto Viracopos / Campinas;
- Implantação do Sistema de Transportadores Automatizados do TECA do Aeroporto de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro;
- Diversas aquisições para ampliação e modernização do parque de equipamentos de movimentação de carga da rede TECA.

Receitas Comerciais



As receitas comerciais atingiram em 2008 um montante de R$ 700,8 milhões, com crescimento de 14,2% sobre o realizado em 2007. A média mensal de faturamento foi de R$ 58,3 milhões, superando os R$ 51,1 milhões, registrados em 2007.

Os principais ramos de atuação dos contratos comerciais são: alimentação, vestuário, bancos, publicidade, locação de veículos, conveniência, farmácia e outros serviços diversos.

Em 2008, foram firmados 1.643 novos contratos, sendo 924 contratos comerciais; cinco de Navegação Aérea; 18 Convênios; 617 Termos de Adesão na no Setor de Telecomunicações e 78 Termos de Facilidade, o que significou um incremento de R$ 5,9 milhões na arrecadação.

Entre os principais fatores que contribuíram para o excelente desempenho comercial, destaca-se a implementação das seguintes ações:

- Implantação do Sistema de Gestão de Estacionamentos – GEST nos aeroportos Santos-Dumont, Galeão, Campo Grande e João Pessoa;
- Instituída nova sistemática para disponibilização e precificação de áreas aeroportuárias, em especial a revisão da Tabela de Preços Específicos;
- Regulamentação e uniformização das concessões operacionais, com a definição de que os valores das novas concessões deverão ser apoiados nos preços praticados junto aos demais aeroportos;
- Implantação de áreas de fiscalização nos principais aeroportos, atualização da Norma de Fiscalização e realização de cursos específicos de gestão e fiscalização de contratos, propiciando um aprimoramento da gestão

administrativa dos processos internos, resultando na melhoria das receitas comerciais e na relação com os concessionários;

- Realizadas pesquisas de Perfil x Opinião em 18 aeroportos da rede, visando a atualização de dados sócio-econômicos que subsidiarão os planejamentos estratégicos para o fortalecimento do varejo aeroportuário para os próximos dois anos;
- Implantação de nova sistemática de licitação para concessão de áreas de publicidade nos aeroportos da rede, resultando na padronização, integração, transparência e agilidade das ações da Infraero;
- Revisão das telas de gerenciamento do Sistema *Billing* Comercial, possibilitando um melhor controle dos processos cadastrados e das ocupações indevidas.

Também merecem destaque as ações relacionadas ao negócio de Telecomunicações em Aeroportos, que responde pela 5ª receita comercial da Infraero:

- Ampliação das receitas de telecomunicações, com a entrada em operação da telefonia de 3ª geração (3G) na telefonia móvel pessoal (telefonia celular), proveniente da substituição e ampliação dos equipamentos das Prestadoras de Serviço Móvel Pessoal (SMP) nos aeroportos, proporcionando aos usuários, serviços móveis celulares, maior velocidade de comunicação de dados;
- Ampliada a quantidade de aeroportos com totens para auto atendimento multimídia;
- Realizada nova convocação pública para implantação de equipamentos emissores de sinais com a tecnologia *Bluetooth*, abrindo caminho para a interação com usuários que possuam telefones com essa tecnologia;
- Realizada convocação pública para operação de fornecedores de acesso sem fio à internet, no padrão conhecido como *Wi-Fi*, ampliando a quantidade de operadores nesse segmento nos aeroportos e a receita comercial.

2.4.4 Desempenho Social

O valor dos colaboradores

A Infraero considera seus colaboradores o principal capital da Empresa. Esta visão está amparada nos resultados de excelência empresarial em que se destacam o conhecimento, as habilidades e as atitudes do corpo funcional como elementos primordiais para o desenvolvimento dos negócios. Em 2008, a Infraero iniciou a implantação de um modelo de gestão de recursos humanos moderno e abrangente, alinhando as competências, focando estratégias, buscando resultados empresariais excelentes, bem como a satisfação e a autorrealização de seus colaboradores.

No último exercício, a Infraero começou a adotar o Modelo de Gestão por Competência, a fim de ampliar a produtividade e garantir melhores resultados empresariais. Essa metodologia tem por finalidade alinhar o desenvolvimento dos empregados, conhecendo e potencializando suas competências humanas aos objetivos organizacionais estabelecidos no Planejamento Estratégico da Empresa. O Modelo permite a integração dos subsistemas de recursos humanos: processos de ingresso de novos empregados; programas de treinamento e desenvolvimento; plano de cargos e carreiras, e avaliação de desempenho. É um modelo que possibilita a adoção de ações que permitem ao empregado conhecer melhor as suas competências e compreender o que a Empresa espera de seu trabalho.

O modelo de gestão trouxe benefícios para a Infraero, alinhados à sua estratégia empresarial. Entre eles, destacam-se:

- ✓ Alinhamento das competências de seus profissionais às estratégias da Empresa;
- ✓ Permitiu que a visão de futuro da Empresa fosse traduzida nas ações de seus empregados;
- ✓ Facilitou o reconhecimento e o aproveitamento dos talentos internos;
- ✓ Profissionais mais bem preparados para assumir posições futuras;
- ✓ Maior efetividade dos processos organizacionais.

Benefícios para os profissionais da Infraero:

- ✓ Possibilitou maior transparência nos critérios de provimento, seleção, sucessão e gestão de desempenho;

- ✓ Facilitou ao empregado planejar seu próprio desenvolvimento;
- ✓ Orientou o empregado para o desenvolvimento de competências que agreguem valor profissional e reconhecimento;
- ✓ Permitiu melhor preparo para o empregado desenvolver suas funções atuais ou futuras.
- ✓ Em sintonia com as suas competências corporativas, a Empresa atuou em 2008 para que seus colaboradores desempenhassem suas funções seguindo as seguintes competências humanas:
- ✓ Visão estratégica: capacidade de sistematizar estratégias e planos a partir da identificação de necessidades, riscos e oportunidades, atuais e futuros, que permitam à organização dirigir ações de intervenção nos ambientes interno e externo;
- ✓ Gestão de processos: capacidade de assegurar que os processos (conjunto de atividades) sejam identificados, analisados, executados, avaliados e otimizados de forma consistente, visando agregar valor, atingir os resultados empresariais e promover a satisfação dos clientes;
- ✓ Especialização técnica: capacidade de reconhecer, valorizar, buscar e compartilhar conhecimentos e técnicas necessárias ao desempenho de suas atividades, de forma ágil e oportuna quanto às demandas de sua área de atuação;
- ✓ Liderança: capacidade para catalisar os esforços grupais, a fim de atingir ou superar os objetivos organizacionais, estabelecendo um clima motivador, formando parcerias e estimulando o desenvolvimento da equipe;
- ✓ Tomada de decisão: capacidade para selecionar alternativas de forma sistematizada e perspicaz, obtendo e implantando soluções adequadas diante de problemas identificados, considerando expectativas de clientes, limites e riscos;
- ✓ Relacionamento interpessoal: habilidade para interagir com clientes, parceiros e colegas de trabalho, inclusive diante de situações conflitantes, demonstrando atitudes positivas, comportamentos maduros e não combativos, de forma a somar esforços para alcançar objetivos comuns;
- ✓ Negociação: capacidade de promover acordos em situações em que existam conflitos de interesse para alcançar objetivos organizacionais, considerando a satisfação das partes envolvidas;
- ✓ Comunicação: capacidade de ouvir, processar e compreender o contexto da mensagem, expressar-se de diversas formas e argumentar com coerência, usando o feedback de forma adequada, para facilitar a interação e a confiança entre as partes.

A Infraero também adotou como parâmetro para suas atividades o perfil básico de competências definido para cada cargo e grupo de funções. O perfil relaciona quais são os comportamentos esperados dos colaboradores para cada competência humana.

Treinamento e desenvolvimento

Em 2008, a Infraero investiu mais de R$ 16 milhões em programas de treinamento que contaram com a participação de 60 mil colaboradores. Foram oferecidos pela Empresa ensino à distância para as áreas de segurança, operações e gerencial, programas corporativos de treinamento, de desenvolvimento (ensino fundamental), além de cursos de formação para o setor de navegação aérea, atualização técnica e reciclagem. Para os profissionais de operações, segurança, carga aérea e engenharia foram ofertados cursos de capacitação.

Programa de Benefícios

A Infraero oferece, além dos Programas de Alimentação do Trabalhador (PAT) e de Assistência Médica, vários benefícios: Programa Auxílio Odontológico, Auxílio Creche, Auxílio Babá, Auxílio Material Escolar, Transporte Funcional, Seguro de Vida em Grupo, Auxílio Funeral e Serviço de Assistência Social.

Diversidade

A Infraero implantou a Política de Acessibilidade nos 67 aeroportos administrados pela Empresa. Destacam-se medidas e ações para garantir o atendimento especial às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida:

- ✓ Em 2008, foi instituído o Comitê Nacional de Acessibilidade da Infraero (CONACES), órgão de assessoramento da Diretoria Executiva, cujo objetivo é definir diretrizes, procedimentos e ações alinhadas à Política de Acessibilidade da Empresa;
- ✓ Capacitação de 1.634 colaboradores das comunidades aeroportuárias, que lidam com o público, visando proporcionar melhor atendimento às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- ✓ Capacitação de 850 profissionais por meio do Curso de LIBRAS – Língua Brasileira de Sinais;
- ✓ Realização do Fórum Infraero de Acessibilidade em Aeroportos, na cidade de São Paulo.
- ✓ Participação da Feira Internacional de Tecnologias em Reabilitação, Inclusão e Acessibilidade (REATECH) e Feira Nacional de Reabilitação, Inclusão e Acessibilidade (REACESS), nas cidades de São Paulo e

Florianópolis, respectivamente, em parceria com a Secretaria Especial de Direitos Humanos/CORDE;

- ✓ Avaliação das condições de acessibilidade em 14 aeroportos;
- ✓ Elaboração de diretriz obrigando que os projetos de construção, reforma e/ou adaptação levem em consideração os requisitos de acessibilidade.
- ✓ A Empresa também fez adaptações da infraestrutura aeroportuária para garantir melhor conforto e acessibilidade. Entre elas, ressaltam-se:
- ✓ Adaptação das pontes de embarque do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins com a instalação de corrimão adequado para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- ✓ Foi elaborado e licitado o projeto completo de acessibilidade para tornar totalmente acessível o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos;
- ✓ Melhoria dos sanitários do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim – visando atender à demanda de pessoas com deficiência.

Gestão da responsabilidade

Em 2008, a Infraero buscou adotar os princípios da Responsabilidade Social Empresarial (RSE), conforme estabelece o Plano Empresarial 2008-2012. Praticar a Responsabilidade Social Empresarial requer um processo de integração construtivo entre os agentes que interagem com a Empresa, baseado nos princípios e valores da organização e nas demandas dos stakeholders (público interno, consumidores, clientes, sociedade, comunidade, fornecedores, empresas subcontratadas, governo e agentes envolvidos na preservação do meio ambiente).

A Infraero é signatária do Pacto Global das Nações Unidas desde 2004, cujo conjunto de princípios ligados a Direitos Humanos, Relações de Trabalho, Meio Ambiente e Combate à Corrupção é adotado como ponto de partida em busca da cidadania corporativa. Em 2008, destacaram-se as ações:

- ✓ Assinatura da Declaração dos Direitos Humanos, publicada no Financial Times, em 10 de dezembro de 2008, juntamente com outras 239 empresas de todo o mundo;
- ✓ Em relação ao trabalho infantil, a Infraero adota a legislação brasileira, que proíbe o trabalho a pessoas com menos de 16 anos (exceto na condição de aprendiz, entre 14 e 18 anos);

- ✓ A Infraero aplicou editais padronizados, com cláusulas que exigem das empresas licitantes, como condição para habilitação nas concorrências públicas, carta de apresentação declarando que não há no corpo funcional da Empresa funcionários com menos de 18 anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre, e menores de 16 anos em qualquer trabalho, salvo na condição de menor aprendiz;
- ✓ Implementação de ações em atendimento ao Programa Pró-Equidade de Gênero da Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres, da Presidência da República, que consiste em desenvolver novas concepções na gestão de pessoas e da cultura organizacional para alcançar a igualdade entre gêneros nas relações trabalhistas;
    - A Comissão Pró-Equidade de Gênero da Infraero elaborou e distribuiu a "Cartilha Equidade de Gênero" para todos os empregados da rede, sensibilizando acerca de conceitos como equidade e igualdade, diferenças biológicas e emocionais entre homens e mulheres, relacionamentos profissionais, postos de trabalho e a distinção de sexo, violência, assédio sexual e assédio moral;
    - A Infraero participou do Grupo de Trabalho de Combate à Corrupção formado por empresas privadas signatárias do Pacto pela Integridade e Contra a Corrupção, em parceria com o Instituto Ethos Empresas e Responsabilidade Social;
- ✓ No intuito de acompanhar e avaliar a gestão da Empresa no que se refere às práticas de Responsabilidade Social Empresarial, a Infraero elabora os Indicadores Ethos de Responsabilidade Social Empresarial e o Balanço Social – IBASE.

Em 2008, a Empresa também deu continuidade ao Programa Infraero Social, criado para adicionar às suas competências básicas uma atuação ética e socialmente responsável frente às comunidades de baixa renda, situadas no entorno dos aeroportos. A Infraero atuou para viabilizar parcerias nos mais diversos segmentos da sociedade brasileira. Com iniciativas concretas, ousadas e inovadoras, em benefício das populações mais carentes, adotou uma postura de investir nas comunidades, de forma institucional, fazendo as organizações se tornarem co-responsáveis pelo desenvolvimento das áreas atendidas, propiciando cidadania, educação, saúde, capacitação, geração de renda, qualidade de vida e consciência ambiental.

O Programa possui 58 projetos em desenvolvimento na rede de aeroportos que a Empresa administra, beneficiando cerca de 17 mil crianças, adolescentes e adultos.

2.4.5 Desempenho Ambiental

Atuação sustentável

Um empreendimento deve ser ecologicamente correto, economicamente viável, socialmente justo e culturalmente aceito para garantir sua sustentabilidade. Nesse sentido, a Infraero buscou em 2008 garantir sustentabilidade de seu negócio por meio de sua Política Ambiental, aplicando-a na cadeia de atividades dos aeroportos, dos terminais de logística de cargas e das estações de apoio à navegação aérea.

A Empresa observa e cumpre todas as leis e regulamentações ambientais em suas ações de planejamento, construção e operação. A Superintendência de Meio Ambiente e Energia e as Coordenações Ambientais distribuídas nas oito Regionais são as responsáveis pela gestão e pela operacionalização dos Programas Ambientais da empresa.

O planejamento e a execução das atividades estão pautados em três linhas de atuação:

- ✓ Atendimento à Legislação: reúne ações que visam o cumprimento da legislação ambiental, além da condução dos processos de licenciamento dos aeroportos;
- ✓ Ecoeficiência: implementação de ações que visam a utilização racional dos recursos naturais, a eficiência dos processos e a redução de custos por meio de ações que objetivam a melhoria do desempenho ambiental;
- ✓ Educação e Comunicação: prioriza ações para conscientizar os públicos interno e externo, prevê a promoção de campanhas de educação ambiental nos aeroportos e apoia programas de preservação ambiental.

Projetos

- ✓ Programa Fauna

Faz parte do Convênio com a Universidade de Brasília/Centro de Desenvolvimento Tecnológico – UnB/CDT, cujo objeto é a elaboração e a implementação do Plano de Manejo da Fauna em dez aeroportos da Rede. A iniciativa partiu da constatação de que o controle do perigo aviário é um dos mais importantes fatores para manter os índices aceitáveis de segurança operacional. Nos aeroportos onde há ações de manejo, registram-se menores

índices de ocorrências com a fauna. Um bom exemplo é o Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha. Desde a adoção do Plano de Manejo da Fauna no aeroporto não foi registrado nenhum incidente com a fauna local.

- ✓ Programa Conservação de Energia e Energias Alternativas

A Infraero economizou, em 2008, R$ 3,5 milhões em contas de energia elétrica graças à adoção de medidas e projetos que buscam a eficiência na utilização da energia fornecida. A Empresa também viabilizou testes de equipamentos de transporte híbridos e elétricos em aeroportos da Rede.
Alinhada às políticas governamentais, a Infraero teve como meta empresarial a implantação do uso experimental do combustível biodiesel em sua frota cativa, constituindo atualmente a principal ação no contexto do Programa de Redução de Emissões Atmosféricas. Com ele, pretende melhorar a qualidade de vida das áreas vizinhas aos aeroportos por meio da redução da emissão de poluentes, bem como promover o alinhamento à política do Governo Federal de redução da dependência do diesel como fonte não renovável de combustível. O ano de 2008 marcou o início do Projeto Biodiesel Infraero, que será concretizado nos maiores aeroportos de São Paulo: Viracopos, Guarulhos e Congonhas.

- ✓ Programa de Recursos Hídricos para a redução do consumo de água

A Infraero adotou a otimização do consumo de água nos aeroportos e realizou ações com o objetivo de proteger mananciais e preservar nascentes e cursos d'água. Promoveu também um trabalho de conscientização da comunidade aeroportuária, funcionários e usuários quanto à importância da água e do seu uso consciente. A Empresa vem adotando novas tecnologias para racionalizar o consumo, tais como: aproveitamento da água da chuva; reaproveitamento da água de condensação de ar-condicionado; reuso da água de pias e chuveiros; descarga a vácuo; e indicador do consumo de água.
A Infraero e a Agência Nacional de Águas (ANA) assinaram, em 2008, Termo de Cooperação Técnica para desenvolver ações de Tecnologia e Gestão, Divulgação e Comunicação, Capacitação e Sensibilização. A parceria com a ANA representa uma alternativa à redução dos custos operacionais do uso da água e é uma oportunidade de despertar na sociedade, em especial na comunidade aeroportuária, o respeito ao meio ambiente e a importância da utilização racional dos recursos hídricos.

- ✓ Destinação de resíduos

A Infraero buscou reduzir o nível de resíduos gerados em suas atividades por meio do treinamento de colaboradores e de campanhas de educação ambiental, além da adoção em suas dependências de práticas já consagradas, como a coleta seletiva. No aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, uma parceria da Empresa com a ONG do Lixo, a Associação de Catadores de Material Reciclável do Galeão e a Associação de Catadores de Material Reciclável do Guarabú viabilizou a coleta e a venda de 78 toneladas de material reciclável, gerando renda para 42 pessoas das comunidades do entorno do aeroporto.
Outra importante iniciativa em curso no Aeroporto do Galeão é o Projeto Compostagem, desenvolvido pelas equipes de Meio Ambiente do Galeão e da Embrapa Solos. O objetivo é instalar e operacionalizar uma unidade piloto de compostagem de resíduos de gramados e restos de alimentos no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão.
Já no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em Manaus, o programa de coleta seletiva enviou à reciclagem 122 toneladas de resíduos em 2008, volume 55% maior do que o do ano anterior. O projeto gerou emprego e renda para os catadores e reduziu o impacto ambiental da operação aeroportuária, fortalecendo a imagem da Empresa e do aeroporto.
Em complemento às ações de coleta seletiva, o Projeto Biblioteca Aeroportuária incentiva a leitura entre os agentes de coleta, seus dependentes e outros integrantes da comunidade.

- ✓ Licenciamento ambiental

Também merece destaque o esforço empreendido pelas áreas de meio ambiente da Empresa para obtenção de licenças e autorizações ambientais de relevante importância para a Infraero.
Além dos diversos diplomas ambientais conquistados em 2008, foram estruturados vários processos de licenciamento de interesse da Empresa, como as obras do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Governo Federal, para respectivas solicitações de licença ambiental.

ANEXO:
CRITÉRIOS PARA CÁLCULO DOS INDICADORES

- "Nível 2 de Governança – Bovespa" (atender aos requisitos)
- Estágio das dimensões "Consumidores e Clientes" e "Público Interno" do Instituto Ethos
- Estágio das dimensões "Valores, Transparência e Governança", "Meio Ambiente", "Fornecedores", "Comunidade"
- Parcela de aeroportos com a Licença de Operação em vigor
- Percentual de redução do consumo de água
- Dependências com Coleta seletiva de lixo implantada
- Valor do Fator de Potência das unidades consumidoras
- Percentual de aeroportos com o tratamento ambiental de lâmpadas fluorescentes usadas
- Número de aeroportos com o consumo de biodiesel implantados
- Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR)
- Eficácia do Tratamento dos Relatos (ETR)
- Percentual de redução em relação ao ano anterior das matérias negativas na mídia
- Percentual das pessoas pesquisadas, que voam no mínimo 5 vezes ao ano, que sabem quem é a Infraero
- Percentual das pessoas pesquisadas, que voam menos de 5 vezes ao ano, que sabem quem é a Infraero
- Percentual de aumento da parcela da população que sabe quem é a Infraero e qual o benefício que gera para a sociedade
- Percentual de aumento da parcela da população que considera a Infraero transparente
- Percentual de aumento da avaliação positiva do relacionamento da Infraero com a comunidade
- Taxa de crescimento da receita comercial

- Taxa de crescimento da receita de pouso e permanência
- Taxa de crescimento da receita de navegação aérea
- Taxa de crescimento da receita de embarque
- Taxa de crescimento da receita de armazenagem e capatazia
- Produtividade (Receita operacional/Nº médio de empregados orgânicos)
- Produtividade (Receita operacional/Nº médio de empregados terceirizados)
- Produtividade (UCT/Nº médio de empregados orgânicos)
- Produtividade (UCT/Nº médio de empregados terceirizados)
- Despesa Operacional por Passageiro e Carga TECA (R$)
- Nº de aeroportos com o Sistema de Gestão de Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000, certificados
- Nº de aeroportos com o Sistema de Gestão de Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000, mantidos
- Nível de satisfação dos passageiros
- Nível de satisfação das empresas aéreas
- Nível de satisfação dos pilotos
- Nível de satisfação dos concessionários
- Nível de satisfação dos clientes-carga
- Formalização de acordos de cooperação técnica com prefeituras municipais visando a incorporação do Plano de Zona de Proteção do aeroporto (PZP), do Plano de Zoneamento de Ruído aeronáutico (PZR) e da Área de Segurança Aeroportuária (ASA) nos Planos Diretores Participativos (PDP) dos Municípios por eles abrangidos
- Plano de Treinamento (Percentual de implantação das ações de capacitação)
- Número de aeroportos com os requisitos atendidos na fase de consulta preliminar do processo de Certificação Operacional (RBHA 139-1001)
- Número de aeroportos com o Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído
- Número de dependências com os requisitos do Manual do Comando da Aeronáutica (MCA 100-12) atendidos

- Número de dependências com o Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita implantado
- Percentual de realização dos investimentos previstos no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC
- Percentual de realização dos investimentos em obras e serviços de engenharia não previstos no PAC
- Percentual de realização dos investimentos em equipamentos
- Percentual de realização dos investimentos em informática
- Margem Operacional
- Retorno sobre o Patrimônio Líquido
- EBITDA (R$ milhões)
- Percentual de redução dos Custos Indiretos e Despesas Administrativas da Sede em relação à Receita Líquida referente a 2007
- Percentual de redução dos Custos Indiretos do aeroporto em relação a sua Receita Líquida referente a 2007
- Margem Líquida do negócio Logística de Carga Internacional
- Margem Líquida do negócio Logística de Operações com Aeronaves
- Margem Líquida do negócio Logística de Operações com Passageiros
- Margem Líquida do negócio Navegação Aérea
- Margem Líquida do negócio Comercialização de Áreas
- Margem Líquida do negócio Estacionamento de Veículos
- Margem Líquida do negócio Telecomunicações
- Taxa de Inadimplência

OBJETIVO ESTRATÉGICO

1. Promoção da abertura do capital da Infraero.

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

1.1. Nível 2 de Governança - BOVESPA. | ⇧

META CORPORATIVA

2008: -
2009: 50%.
2010: 100%.
2011: -
2012: -

RESULTADO ESPERADO

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

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

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

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

	REQUISITO	PERÍODO
1	Pedido de autorização para negociação no Nível 2 de Governança Corporativa	Não aplicável
2	Dispersão acionária em Distribuição pública	Não aplicável
3	Termo de anuência dos Administradores, Controladores e Conselho Fiscal	Não aplicável

4	Laudo de avaliação em caso de cancelamento de registro de companhia aberta	Não aplicável
5	Requisitos e competências dos Conselhos de Administração e Fiscal	Não aplicável
6	Comprometimento de resolver toda e qualquer disputa ou controvérsia nos termos do Regulamento de Arbitragem	Não aplicável
7	Ampliação dos direitos das ações preferenciais	Não aplicável
8	Publicação das Demonstrações Financeiras Padronizadas Trimestrais – ITR – Para o 1º, 2º e 3º Trimestre (Balanço, DRE, Notas Explicativas e Relatório de Revisão Especial da Auditoria Independente)	Trimestral
9	Publicação da Demonstração dos Fluxos de Caixa	Trimestral
10	Publicação das Demonstrações Financeiras Padronizadas Anual – DFP (Balanço, DRE, Notas Explicativas, Parecer da Auditoria Independente e Relatório da Administração)	Anual
11	Publicação das Demonstrações Financeiras Padronizadas ITR e DFP em inglês ou elaboradas de acordo com padrões internacionais	Trimestral/ Anual
12	Publicação de Relatório Adicional para as Informações Anuais – IAN	Anual
13	Reunião Pública com Analistas	Anual
14	Calendário Anual sobre os eventos corporativos	Não Aplicável
15	Informações à BOVESPA sobre contratos com o Mesmo Grupo	Não Aplicável

3. UNIDADE DE MEDIDA

Não se aplica.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhamento da realização dos requisitos necessários no Nível 2, objetivando a melhoria da qualidade das informações prestadas pela Empresa, conforme a seguir:

- Item 8 – até julho/2009, parte já implementada em outubro/2008, necessário apenas ajustes;
- Item 9 – requisito já implementado;
- Item 10 - requisito já implementado;
- Item 11 – até dezembro/2010;
- Item 12 – até dezembro/2010;
- Item 13 – até dezembro/2009.

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

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Não se aplica.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
3.1. Estágio das dimensões "Consumidores e Clientes" e "Público Interno" do Instituto Ethos.	⇧

META CORPORATIVA

2008: Avançar um estágio.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

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

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Assessoria da Presidência – PRAS (Social).

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

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

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

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

- Prosperar, contribuindo para um desenvolvimento social, econômico e ambientalmente sustentável.

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

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

2. METODOLOGIA

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

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

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

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

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

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

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

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

A estrutura do questionário dos Indicadores Ethos permite que a empresa planeje o modo de fortalecer seu compromisso com a responsabilidade social. A disposição em escala fornece parâmetros para os passos subseqüentes e, juntamente com os indicadores

binários, aponta diretrizes para o estabelecimento de metas de aprimoramento dentro do universo de cada tema.

3. FÓRMULA DE CÁLCULO

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

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

Os Superintendentes responderão sob a ótica de toda a Empresa.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

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

Os resultados do ano de 2007 são apresentados na tabela a seguir:

Tema	Estágios de RSE em 2007			
	1	2	3	4
Valores, Transparência e Governança				
Público Interno				
Meio Ambiente				
Fornecedores				
Consumidores e Clientes				
Comunidade				
Governo e Sociedade				

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

6. FONTE DOS DADOS

PRAS, PRCE, PRPG, PRMA, PRMC, DARH, DAAG, DALC, DART, PROU.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
3.2. Estágio das dimensões "Valores, Transparência e Governança", "Meio Ambiente", "Fornecedores", "Consumidores e Clientes", "Comunidade" e "Governo e Sociedade" do Instituto Ethos	⇨

META CORPORATIVA

2008: Manter o estágio 2007, mas avançar na pontuação interna.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

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

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Assessoria da Presidência – PRAS (Social).

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

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

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

- Compreender e incorporar de forma progressiva o conceito do comportamento empresarial socialmente responsável;
- Implementar políticas e práticas que atendam a elevados critérios éticos, contribuindo para alcançar sucesso econômico sustentável a longo prazo;
- Assumir suas responsabilidades com todos aqueles que são impactados por suas atividades;
- Demonstrar aos seus acionistas a relevância de um comportamento socialmente responsável para retorno a longo prazo sobre seus investimentos;

- Identificar formas inovadores e eficazes de atuar em parceria com as comunidades na construção do bem-estar comum; e
- Prosperar, contribuindo para um desenvolvimento social, econômico e ambientalmente sustentável.

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

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

2. METODOLOGIA

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

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

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

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

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

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

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

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

A estrutura do questionário dos Indicadores Ethos permite que a empresa planeje o modo de fortalecer seu compromisso com a responsabilidade social. A disposição em escala fornece parâmetros para os passos subseqüentes e, juntamente com os indicadores

binários, aponta diretrizes para o estabelecimento de metas de aprimoramento dentro do universo de cada tema.

3. FÓRMULA DE CÁLCULO

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

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

Os Superintendentes responderão sob a ótica de toda a Empresa.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

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

Os resultados do ano de 2007 são apresentados na tabela a seguir:

Tema	Estágios de RSE em 2007			
	1	2	3	4
Valores, Transparência e Governança				
Público Interno				
Meio Ambiente				
Fornecedores				
Consumidores e Clientes				
Comunidade				
Governo e Sociedade				

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

6. FONTE DOS DADOS

PRAS, PRCE, PRPG, PRMA, PRMC, DARH, DAAG, DALC, DART, PROU.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR

3.4. Parcela de Aeroportos com a licença de Operação - LO em vigor.

DIREÇÃO DA MELHORIA

⇧

META CORPORATIVA

2008: 77% das dependências
2009: 82% das dependências
2010: 86% das dependências
2011: 91% das dependências
2012: 95% das dependências

RESULTADO ESPERADO

Atingir 100% dos aeroportos com Licença de Operação.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Licença de Operação em vigor: Licença de Operação - LO, emitida por órgão ambiental, respeitando ainda o prazo de renovação (caso a validade da licença se expire em menos de 120 dias, deve estar em andamento o processo de renovação).

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Calcular a parcela de Aeroportos Licenciados pela fórmula abaixo.

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

onde:

PLO é o percentual dos aeroportos com LO em vigor;
NLO é o número de aeroportos com LO em vigor.

3. UNIDADE DE MEDIDA

Percentual %

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

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

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Anual.

6. FONTE DOS DADOS
Áreas de meio ambiente das Regionais.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Aeroportos de Brasília, Guarulhos e Congonhas.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

3.5. Percentual de redução do consumo de água. | ⇩

META CORPORATIVA

2008: 2%.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Reduzir o consumo de água per capita nas dependências da Infraero, pela eficientização dos sistemas, atingindo objetivos da Política Ambiental e contribuindo para os objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos.

GESTOR

Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.

1. CONCEITOS BÁSICOS

- **Consumo de água:** valor, em litros, lido de hidrômetros instalados no aeroporto, considerando todo o volume de água, provindo tanto da concessionária local, quanto de fontes de captação própria do aeroporto.
- **Consumo per capita:** valor obtido da equação que relaciona o volume de água consumido no aeroporto por unidade de passageiro embarcado e desembarcado.
- **Sistema de acompanhamento das faturas de água - GCA:** sistema a ser implantado até julho/2009, a fazer parte do SmartStream, que permitirá aos aeroportos cadastrarem os valores referentes ao consumo de água e ou do tratamento dos efluentes produzidos;
- **Índice** $\overline{C}_{H_2O} = \frac{V_{Hidr}}{Pax}$: índice que mede a relação entre consumo mensal de água dos aeroportos e o número total mensal de passageiros processados;

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

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

onde:

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

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

Pax é o número de passageiros anual.

3. UNIDADE DE MEDIDA

l/pax = litros por unidade de passageiro processado.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- Os dados referentes ao consumo de água e o número de passageiros processados serão inseridos mensalmente no sistema de Gerenciamento de Contratos de Água - GCA;
- A cada mês, os fiscais dos contratos de água nas dependências aeroportuárias e Sede preencherão os formulários com os dados referentes a cada conta de água ou da planilha de consumo (no caso de fontes de captação própria do aeroporto);
- A DEME apoiará os aeroportos em questões técnicas relativas ao preenchimento dos dados;
- Os dados apurados serão utilizados na confecção dos novos indicadores para o consumo de água;

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

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

6. FONTE DOS DADOS

Os dados de consumo serão fornecidos pelos gestores e fiscais dos contratos de água de forma descentralizada e diretamente no sistema GCA.

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

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Cada dependência terá seu indicador de consumo acompanhado individualmente pelo sistema GCA, respeitadas as peculiaridades de consumo de cada região e sítio aeroportuário. Porém a meta a ser perseguida é a do indicador de consumo per capita corporativo, composta por todos os aeroportos da rede, ou seja, cada dependência deverá reduzir em 2% o seu consumo médio.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR

3.6. Dependências com coleta seletiva de lixo implantada.

DIREÇÃO DA MELHORIA

⇧

META CORPORATIVA

2008: 20% das dependências.
2009: 55% das dependências.
2010: 70% das dependências.
2011: 95% das dependências.
2012: 100% das dependências.

RESULTADO ESPERADO

Diminuir o volume de resíduos despejados nos lixões, aumentar vida útil dos aterros e gerar emprego e renda para as Cooperativas de Catadores de lixo reciclável.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

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

onde:

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

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Apresentação semestral, ao Comitê Interministerial da Inclusão Social de Catadores de Lixo, relatório com a avaliação do processo da Coleta Seletiva e sua destinação às associações e cooperativas dos catadores de materiais recicláveis.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Sede e Aeroportos.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Aeroportos: Galeão, Santos-Dumont, Confins, Belém, Carajás, Marabá, São Luís, Cuiabá, Palmas, Goiânia, Uberaba, Pampulha, Jacarepaguá, Vitória, Corumbá, São José dos Campos, Boa Vista, Eduardo Gomes, Porto Velho, Rio Branco, Curitiba, Foz do Iguaçu, Joinville, Fortaleza, João Pessoa, Campina Grande, Maceió, Natal, Recife, Aracaju, Ilhéus e Paulo Afonso.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

3.7. Valor do Fator de Potência das unidades consumidoras. | ⇧

META CORPORATIVA

2008: Maior ou igual a 0,92 (O fator de potência será monitorado tendo como base o valor de referência de 0,92. Portanto, deve-se Identificar as instalações com fator de potência < 0,92).

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Serão identificados e diagnosticados os fatores de potência das unidades consumidoras que estiverem com valor abaixo de 0,92. O controle e monitoramento do fator de potência das instalações visam à proposição de soluções para a correção, quando necessária e viável, evitando o pagamento de "multa" junto à concessionária de Energia.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.

1. CONCEITOS BÁSICOS

a. O "fator de potência" é o número que expressa, a cada instante, a relação entre a potência efetivamente utilizada (potência ativa em kW) e a potência total requerida (potência aparente em kVA). O fator de potência é sempre um número entre 0 e 1 (alguns o expressam entre 0 e 100%). O fator de potência mostra se a dependência consome energia elétrica adequadamente ou não. Deve-se procurar sempre elevar o fator de potência para aproveitar ao máximo as instalações da dependência.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$FP = \frac{fp_{medido}}{0{,}92}$$

onde:

FP índice do fator de potência (deve ser ≥1);

fp_{medido} fator de potência medido na unidade consumidora

3. UNIDADE DE MEDIDA
Adimensional.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- A concessionária de energia elétrica mede o fator de potência por meio de registradores instalados nas unidades consumidoras. Para faturamento de energia, o fator de potência é registrado de hora em hora. Assim, os mecanismos de tarifação levam em conta o pior valor de fator de potência registrado ao longo do mês.
- Se o fator de potência do consumidor, registrado de hora em hora ao longo do mês, for inferior a 0,92 (estipulados pela legislação, conforme resolução 456 da ANEEL), haverá penalização "multa" por baixo fator de potência. Se o fator de potência do consumidor estiver dentro dos limites pré-estabelecidos, essa parcela não é cobrada.
- O fator de potência deve ser controlado contínua e automaticamente, de modo a evitar a cobrança de "multa" por baixo fator de potência, que poderá assumir valores relevantes frente ao custo total da fatura de energia elétrica da instalação.
- Para valores inferiores a 0,92, deverão ser tomadas ações para ajustar a instalação ao fator de potência estabelecido por legislação.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Cada dependência será analisada separadamente (será avaliado o fator de potência dos 67 aeroportos).

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
3.8. Percentual de aeroportos com o tratamento ambiental de lâmpadas fluorescentes usadas.	⇨

META CORPORATIVA

2008: 100% dos aeroportos com tratamento de lâmpadas fluorescentes usadas até dez/2008.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Melhor tratamento dos resíduos aeroportuários, notadamente no tratamento dos resíduos perigosos provenientes do manuseio de lâmpadas fluorescentes usadas, buscando eliminar os riscos à saúde humana, animais e meio ambiente.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.

1. CONCEITOS BÁSICOS

- **Lâmpadas fluorescentes usadas:** lâmpadas que contêm o MERCÚRIO METÁLICO, substância tóxica nociva ao ser humano e ao meio ambiente, como um dos de seus componentes.
- **Tratamento de lâmpadas usadas:** o processo de tratamento (ou reciclagem) de lâmpadas consiste na destruição e separação de todos os componentes das lâmpadas (vidro, alumínio, fosfato, mercúrio e material ferroso), em ambiente controlado, evitando a contaminação do meio ambiente.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$PATL = \frac{NATL}{67}$$

onde:

PATL é o percentual dos aeroportos com tratamento ambiental de lâmpadas usadas;
NATL é o número de aeroportos com tratamento ambiental de lâmpadas usadas.

3. UNIDADE DE MEDIDA
%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- Será realizado processo licitatório sob o regime de registro de preços para habilitação de empresas para realização dos serviços técnicos especializados de tratamento de lâmpadas usadas.
- Após o encerramento do processo licitatório, cada Superintendência Regional deverá conduzir o gerenciamento do processo de tratamento das lâmpadas usadas de seus respectivos aeroportos, por meio das solicitações às empresas contratadas pelo sistema de registro de preços.
- As Superintendências Regionais deverão informar à Sede as solicitações de retiradas efetuadas (data de retirada, quantidade, empresa prestadora do serviço, etc.) para acompanhamento e controle.
- As Superintendências Regionais deverão enviar relatório mensal das quantidades de lâmpadas usadas estocadas e retiradas por aeroporto, para acompanhamento e controle da Sede.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Áreas de Meio Ambiente das Superintendências Regionais.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Todos os 67 aeroportos deverão receber tratamento ambiental de suas lâmpadas fluorescentes usadas até dez/08.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

3.9. Número de aeroportos com o consumo de biodiesel implantado. | ⇧

META CORPORATIVA

2008: Utilização de biodiesel a 20% (B20) em 2 (dois) aeroportos da Rede.
2009: Utilização de biodiesel a 50% (B50) em 2 (dois) aeroportos da Rede.
2010: Utilização de biodiesel a 100% (B100) em 2 (dois) aeroportos da Rede.
2011: Utilização de biodiesel a 100% (B100) em 10 (dez) aeroportos da Rede.
2012: Utilização de biodiesel a 100% (B100) em 20 (vinte) aeroportos da Rede.

RESULTADO ESPERADO

Redução do percentual de óleo diesel utilizado em máquinas, equipamentos e frotas de veículos da Infraero, com vistas a reduzir as emissões de gases oriundos da queima do combustível fóssil.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Meio Ambiente e Energia – DEME.

1. CONCEITOS BÁSICOS

- **Biodiesel:** Combustível derivado de biomassa renovável para uso em motores a combustão interna com ignição por compressão ou para geração de outro tipo de energia, que possa substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil.
- **Biodiesel a X % (BX):** proporção de biodiesel a ser misturada ao óleo diesel convencional, para abastecer máquinas, equipamentos e frotas de veículos.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$PAB = \frac{NAB}{67}$$

onde:

PAB é o percentual dos aeroportos com utilização de biodiesel a 20% (B20);
NAB é o número de aeroportos com utilização de biodiesel a 20% (B20).

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- Serão desenvolvidos estudos de viabilidade técnica e econômica para implantação do biodiesel nas dependências da Infraero.
- Será encaminhada proposta à Diretoria Executiva para aprovação da utilização do biocombustível nas dependências da Empresa.
- Será desenvolvido Sistema de Gerenciamento de Consumo de Combustíveis – GCC, para acompanhamento do consumo nas instalações da Empresa, com a DEME/MEEN e a PRTI.
- Será realizada a validação do sistema pela DEME.
- Deverá ser realizada a implantação de índices de acompanhamento com a utilização do GCC.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Áreas de manutenção dos aeroportos.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Em 2008: Aeroportos de Guarulhos e Campinas.

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

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

3.10. Taxa de Relatos Respondidos no Prazo (TRR). ⇧

META CORPORATIVA

2008: Acompanhar.
2009: Aumentar.
2010: Aumentar.
2011: Atingir nível de excelência.
2012: -

RESULTADO ESPERADO
Garantir o atendimento a clientes e parceiros em busca da satisfação dos clientes, disponibilizando informações adequadas e confiáveis no prazo proposto.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO
Gerência de Ouvidoria – PROU.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

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

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

3. UNIDADE DE MEDIDA
Percentagem de relatos.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO
Coleta dos dados no PROUVI para monitoramento.

A Sede realizará o acompanhamento dos relatos despachados para tratamento nos aeroportos, bem como, o encaminhamento ao cliente da carta-resposta.

O percentual de relatos respondidos no prazo será de ≥ 80%, a contar do recebimento dos relatos na área de avaliação da Central de Atendimento da Ouvidoria, na SEDE, até o encaminhamento da carta-resposta ao cliente em 2008.

A Regional direcionará os relatos de atendimento para os aeroportos/áreas envolvidas, monitorando o tratamento, encaminhando a resposta para conclusão, monitorando o tempo-resposta em conjunto com os aeroportos.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.
O indicador é calculado 30 dias após a data de referência, pois é o prazo determinado pela PROU para atendimento ao relato.
Esse indicador acompanhará as metas corporativas pretendidas.
P. ex: O TRR do dia 30/06/08 é calculado no dia 01/08/08, ou seja, decorrido 30 dias.

6. FONTE DOS DADOS

PROUVI.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

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

A meta estipulada é única para todos os aeroportos.

As Regionais terão prazo de até 21 (vinte e um) dias para tratar os relatos a contar do recebimento do relato pelo Encarregado de Atividades de Ouvidoria até o encaminhamento do tratamento dado para a área de conclusão, na Sede.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
3.11. Eficácia do Tratamento dos Relatos (ETR).	⇧

META CORPORATIVA

- **2008:** Acompanhar.
- **2009:** Aumentar.
- **2010:** Aumentar.
- **2011:** Atingir nível de excelência.
- **2012:** -

RESULTADO ESPERADO

Efetivo tratamento dos Relatos de Atendimento e solução do problema, fins evitar sua reincidência.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Gerência de Ouvidoria – PROU.

1. CONCEITOS BÁSICOS

- PROU – Gerência de Ouvidoria.
- PROUVI – Sistema Informatizado de Ouvidoria.
- RA – Relato de Atendimento (manifestação do cliente inserido na ouvidoria).
- PROUVI retorno – mecanismo em que o cliente, ao receber a carta-resposta do tratamento dado ao relato, manifesta-se quanto à sua satisfação da solução descrita.
- RA eficaz – tratamento das manifestações dos clientes para solução efetiva do problema.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$\frac{\text{N° de RA eficazes}}{\text{N° de RA do período}} \times 100$$

N° de Relatos eficazes dividido pelo número de rela tos do período determinado.

3. UNIDADE DE MEDIDA

Percentual (%).

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO
Coleta dos dados mensal no PROUVI.

A Sede realizará o acompanhamento dos relatos despachados para tratamento nos aeroportos, bem como, o encaminhamento ao cliente da carta-resposta.

Será realizada triagem dos relatos de ouvidoria, selecionando os que forem de competência da Infraero e os classificados como reclamações e sugestões, para medição do indicador.

A verificação da eficácia do tratamento dos relatos ocorrerá 60 (sessenta) dias a contar do encaminhamento das respostas à área de conclusão da Central de Atendimento da Ouvidoria, na Sede.

A classificação das principais reclamações/sugestões, que possibilitem a identificação de problemas ou oportunidades de melhorias, considera o impacto na operacionalidade do aeroporto, imagem da empresa e satisfação dos clientes.

A Regional direcionará os relatos de atendimento para os aeroportos/áreas envolvidas, monitorando o tratamento, encaminhando a resposta para conclusão, monitorando a eficácia do tratamento dado em conjunto com os aeroportos.

A ouvidoria utilizará o **PROUVI retorno** como realimentação do cliente quanto à satisfação do tratamento dado à sua manifestação, bem como para analisar a eficácia do relato e sua reincidência.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
PROUVI.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Serão monitorados todos os aeroportos (exceto os GNA's).

OBJETIVO ESTRATÉGICO

4. Aumento da confiança da sociedade.

INDICADOR

4.1. Percentual de redução em relação ao ano anterior das matérias negativas na mídia.

DIREÇÃO DA MELHORIA

⇩

META CORPORATIVA

2008: 20%.
2009: 20%.
2010: 10%.
2011: 10%.
2012: 10%.

RESULTADO ESPERADO

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

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Gerência de Imprensa – PRIP.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

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

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

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

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

2. FÓRMULA DE CÁLCULO
A avaliação de cada citação, que varia de -3 a +3, é somada e o total é dividido pelo número de citações para se encontrar a média.

3. UNIDADE DE MEDIDA
A unidade é de medida é numérica e equivale a uma nota que varia de -3 a + 3, dada de acordo com o impacto da citação para a imagem da Infraero.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO
O critério de acompanhamento é a monitoramento dos principais jornais, revistas, sites e blogs do País três vezes por dia. Posteriormente procede-se a análise do conteúdo encontrado nas reportagens, notas, artigos, editoriais, colunas etc.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
A medição é diária e a consolidação dos dados é feita mensalmente.

6. FONTE DOS DADOS
As fontes são diversas: grandes jornais e revistas do País, dos Estados, além de sites, blogs e imprensa especializada.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

4. Aumento da confiança da sociedade.

INDICADOR

4.2. Percentual das pessoas pesquisadas, que voam no mínimo 5 vezes ao ano, que sabem quem é a Infraero.

DIREÇÃO DA MELHORIA

⇧

META CORPORATIVA

2008: 60%.
2009: 80%.
2010: 90%.
2011: -
2012: -

RESULTADO ESPERADO

Melhorar a imagem da empresa perante a sociedade e com isto, aumentar a confiança.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Não se aplica no momento, pois depende das definições técnicas a serem estabelecidas no termo de referência para contratação da pesquisa a ser realizada.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Apurado na pesquisa (relatório).

3. UNIDADE DE MEDIDA

% sobre o universo do público-alvo.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Pesquisa periódica.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

6. FONTE DOS DADOS

Relatório da empresa contratada para efetuar a pesquisa.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

4. Aumento da confiança da sociedade.

INDICADOR

4.3. Percentual das pessoas pesquisadas, que voam menos de 5 vezes ao ano, que sabem quem é a Infraero.

DIREÇÃO DA MELHORIA

⇧

META CORPORATIVA

2008: 40%.
2009: 50%.
2010: 60%.
2011: 70%.
2012: -

RESULTADO ESPERADO

Melhorar a imagem da empresa perante a sociedade e com isto, aumentar a confiança.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Não se aplica no momento, pois depende das definições técnicas a serem estabelecidas no termo de referência para contratação da pesquisa a ser realizada.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Apurado na pesquisa (relatório).

3. UNIDADE DE MEDIDA

% sobre o universo do público-alvo.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Pesquisa periódica.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

6. FONTE DOS DADOS

Relatório da empresa contratada para efetuar a pesquisa.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

4. Aumento da confiança da sociedade.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
4.4. Percentual de aumento da parcela de população que sabe quem é a Infraero e qual o benefício que gera para a sociedade.	⇧

META CORPORATIVA

2008: 10%.
2009: 10%.
2010: 10%.
2011: -
2012: -

RESULTADO ESPERADO

Melhorar a imagem da empresa perante a sociedade e com isto, aumentar a confiança.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Não se aplica no momento, pois depende das definições técnicas a serem estabelecidas no termo de referência para contratação da pesquisa a ser realizada.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Apurado na pesquisa (relatório).

3. UNIDADE DE MEDIDA

% sobre o universo do público-alvo.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Pesquisa periódica.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

6. FONTE DOS DADOS

Relatório da empresa contratada para efetuar a pesquisa.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

4. Aumento da confiança da sociedade.

INDICADOR

4.5. Percentual de aumento da parcela de população que considera a Infraero transparente.

DIREÇÃO DA MELHORIA

⇧

META CORPORATIVA

2008: 10%.
2009: 10%.
2010: 10%.
2011: -
2012: -

RESULTADO ESPERADO

Melhorar a imagem da empresa perante a sociedade e com isto, aumentar a confiança.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Não se aplica no momento, pois depende das definições técnicas a serem estabelecidas no termo de referência para contratação da pesquisa a ser realizada.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Apurado na pesquisa (relatório).

3. UNIDADE DE MEDIDA

% sobre o universo do público alvo.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Pesquisa periódica.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

6. FONTE DOS DADOS

Relatório da empresa contratada para efetuar a pesquisa.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

4. Aumento da confiança da sociedade.

INDICADOR

4.6. Percentual de aumento da avaliação positiva do relacionamento da Infraero com a comunidade.

DIREÇÃO DA MELHORIA

⇧

META CORPORATIVA

2008: 10%.
2009: 10%.
2010: 10%.
2011: -
2012: -

RESULTADO ESPERADO

Melhorar a imagem da empresa perante a sociedade e com isto, aumentar a confiança.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Marketing e Comunicação Social – PRMC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Não se aplica no momento, pois depende das definições técnicas a serem estabelecidas no termo de referência para contratação da pesquisa a ser realizada.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Apurado na pesquisa (relatório).

3. UNIDADE DE MEDIDA

% sobre o universo do público-alvo.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Pesquisa periódica.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Anual.

6. FONTE DOS DADOS

Relatório da empresa contratada para efetuar a pesquisa.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

5. Crescimento da receita operacional bruta em pelo menos 10,8 % ao ano.

INDICADOR **DIREÇÃO DA MELHORIA**

5.1 - Taxa de crescimento da receita comercial. ⇧

META CORPORATIVA

2008: 11,7%
2009: 11,8%
2010: 13,4%
2011: 14,0%
2012: 13,3%

RESULTADO ESPERADO

Atingir, ao final do último exercício, a receita comercial de **R$ 1,12 bilhão**, considerando a consecução das metas corporativas, ano a ano, representando um crescimento da ordem de 82,91 % sobre a receita realizada no ano 2007.

2007	2008	2009	2010	2011	2012
Receita	11,7%	11,8%	13,4%	14,0%	13,3%
613.876.040,56	685.699.537,31	766.612.082,71	869.338.101,79	991.045.436,04	1.122.854.479,03

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Relações Comerciais – DCRC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

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

Meta corporativa: a taxa de crescimento da receita comercial deve ser igual ou maior a 11,7% em 2008; 11,8% em 2009; 13,4% em 2010; 14% em 2011 e 13,3% em 2012, para a Infraero, corporativamente, incluindo-se as receitas dos GNAs e da Sede.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

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

3. UNIDADE DE MEDIDA
Percentual (%).

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

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

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

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Anual, com apuração da taxa de crescimento da receita comercial ocorrendo mensalmente após o fechamento da receita do mês anterior pela área financeira.

6. FONTE DOS DADOS
Módulo Analyser do Sistema Smartstream – Diretoria Financeira (DFTC).

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
As dependências perseguirão percentuais locais/regionais para atingimento da meta corporativa.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

5. Crescimento da receita operacional bruta em pelo menos 10,8% ao ano.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
5.2. Taxa de crescimento da receita de pouso e permanência.	⇧

META CORPORATIVA

2008: 20,5%.

2009: 19,6%.

2010: 20,7%.

2011: 21,1%.

2012: 20,6%.

RESULTADO ESPERADO

Fazer crescer a receita operacional bruta de pouso e permanência.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Planejamento de Operações – DOPL.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receitas de Pouso e Permanência: são aquelas oriundas dos serviços de operações de pouso e permanência doméstica e internacional.

Estas receitas compõem os seguintes grupos/contas contábeis: 41101 – Pouso Doméstico, 41102 – Pouso Internacional, 41103 – Permanência Doméstica, 41104 – Permanência Internacional, 413010067 - (-) Pouso Doméstico, 413010078 - (-) Pouso Internacional, 413010045 - (-) Permanência Doméstica e 413010056 - (-) Permanência Internacional.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Taxa de crescimento = (Receita exercício atual / Receita exercício anterior -1).

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A taxa de crescimento da receita de pouso e permanência foi estabelecida com base com base no Orçamento 2008 aprovado pela Diretoria Executiva e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Na projeção foi considerado um reajuste tarifário de 20,0% para as receitas de Pouso/Permanência Doméstica e 10,0% para as receitas de Pouso/Permanência Internacional a partir de 2009.

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

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

5. Crescimento da receita operacional bruta em pelo menos 10,8% ao ano.

INDICADOR **DIREÇÃO DA MELHORIA**

5.3. Taxa de crescimento da receita de navegação aérea. ⇧

META CORPORATIVA

2008: Manter.

2009: 6,1%.

2010: 7,1%.

2011: 7,5%.

2012: 7,1%.

RESULTADO ESPERADO

Fazer crescer a receita operacional bruta de navegação aérea.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Planejamento de Operações – DOPL.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receitas de Navegação Aérea: são aquelas oriundas dos serviços de operações de comunicação e auxílio à navegação aérea doméstica e internacional.

Estas receitas compõem os seguintes grupos/contas contábeis: 41110 – Comunicação Aux. Navegação Aérea Doméstica, 41111 – Comunicação Aux. Navegação Aérea Internacional, 41112 – Comunicação Aux. Terminal Doméstica, 41113 – Comunicação Aux. Terminal Internacional, 413010090 - (-) Comun. Aux. Nav. Aérea – Doméstica, 413010103 - (-) Comun. Aux. Nav. Aérea – Internacional, 413010114 - (-) Comun. Aux. Terminal – Doméstica E 413010125 - (-) Comun. Aux .Terminal – Internacional.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Taxa de crescimento = (Receita exercício atual / Receita exercício anterior -1).

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A taxa de crescimento da receita de navegação aérea foi estabelecida com base com base no Orçamento 2008 aprovado pela Diretoria Executiva e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

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.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

5. Crescimento da receita operacional bruta em pelo menos 10,8% ao ano.

INDICADOR	**DIREÇÃO DA MELHORIA**
5.4. Taxa de crescimento da receita de embarque.	⇧

META CORPORATIVA

2008: 4,5%.
2009: 15,7%.
2010: 8,2%.
2011: 8,3%.
2012: 8,2%.

RESULTADO ESPERADO

Fazer crescer a receita operacional bruta de embarque.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Planejamento de Operações – DOPL.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receitas de embarque: são aquelas oriundas dos serviços de embarque de passageiros, com a finalidade de remunerar a prestação de serviços, instalações e facilidades existentes nos terminais de passageiros.

Estas receitas compõem os seguintes grupos/contas contábeis: 41105 – Embarque Doméstico, 41106 – Embarque Internacional, 413010216 - (-) Embarque Doméstico E 413010227 - (-) Embarque Internacional.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Taxa de crescimento = (Receita exercício atual / Receita exercício anterior -1).

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A taxa de crescimento da receita de embarque foi estabelecida com base com base no Orçamento 2008 aprovado pela Diretoria Executiva e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Na projeção foi considerado um reajuste tarifário de 10,0% para as receitas de Embarque Doméstico em 2009.

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

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

5. Crescimento da receita operacional bruta em pelo menos 10,8% ao ano.

INDICADOR

5.5. Taxa de crescimento da receita de armazenagem e de capatazia.

DIREÇÃO DA MELHORIA

⇧

META CORPORATIVA

2008: 11,7%.
2009: 7,5%.
2010: 8,9%.
2011: 9,5%.
2012: 8,8%.

RESULTADO ESPERADO

Alcançar a taxa de crescimento da receita de armazenagem e de capatazia.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Logística de Carga – DCLC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

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

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Valor total orçado 2008 / Valor total realizado 2007.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Acompanhamento mensal do valor realizado com o valor orçado em 2008.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Demonstrativo do Resultado do Exercício – DRE.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Será feito o acompanhamento por dependência.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

6. Melhoria da Produtividade da Infraero.

INDICADOR **DIREÇÃO DA MELHORIA**

6.1.1 Produtividade
(Receita Operacional / Nº. empregados orgânicos). ⇨

META CORPORATIVA

2008: Manter no mesmo patamar da produtividade de 2007.

2009: Aumentar.

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Que ao final de 2008 todas as dependências tenham alcançado a mesma produtividade total de 2007.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Recursos Humanos – DARH.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

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

Nº de empregados orgânicos – Total de empregados de cada dependência que fazem parte do quadro de empregados da Infraero.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Produtividade = Receita Operacional/Número médio de Empregados Orgânicos.

3. UNIDADE DE MEDIDA

R$.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Após o fechamento mensal dos dados pela área financeira, área de pessoal e área de Licitações, produzir planilha onde constarão as colunas – Dependência, Receita, Receita Acumulada, Nº empregados orgânicos, Média de empregados orgânicos e por último Produtividade, sendo que a Receita é obtida no SMARTWEB – Relatórios Gerenciais, o Efetivo Orgânico é solicitado à área de Cadastro – RHTE-3.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DE DADOS
Smartweb – Relatórios Gerenciais;
Área de Cadastro de Pessoal.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Cada dependência deverá estar mensalmente procurando alcançar os mesmos patamares mensais de produtividade do ano de 2007, o qual será verificado pelo percentual alcançado após o levantamento dos valores de 2008 comparados com os de 2007. Bimestralmente deverá ser informado a cada dependência o seu desempenho para acompanhamento e possíveis ajustes.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

6. Melhoria da Produtividade da Infraero.

INDICADOR **DIREÇÃO DA MELHORIA**

6.1.2 Produtividade (Receita Operacional/Nº médio de empregados terceirizados). ⇨

META CORPORATIVA

2008: Manter no mesmo patamar da produtividade de 2007.

2009: Aumentar .

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Que ao final de 2008 todas as dependências tenham alcançado a mesma produtividade total de 2007.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Licitações e Contratos – DALC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

Receitas Operacionais – São aquelas geradas por todos os negócios da Empresa. Compõem-se das receitas de: pouso e permanência, embarque, comerciais, armazenagem e capatazia, navegação aérea e outros serviços.

Nº de empregados terceirizados – Total de empregados por dependência contratados para o desenvolvimento de atividades temporárias, sem vínculo empregatício com a Infraero.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Produtividade = Receita Operacional/Nº Médio de Empregados Terceirizados.

3. UNIDADE DE MEDIDA

R$.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Após o fechamento mensal dos dados pela área financeira e área de contratos, produzir planilha onde constarão as colunas – Dependência, Receita Operacional, Receita Acumulada, Nº Médio de Empregados Terceirizados e por último Produtividade.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DE DADOS
Para a apuração da Receita Operacional será utilizado às informações constantes do relatório "Receitas Operacionais por Dependência", gerado pela Diretoria Financeira e para o efetivo terceirizado será usado o relatório "Comparativo de Contratos por Regional/Aeroporto" disponível no Sistema de Gestão de Contratos e Orçamentos - SGCO.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Cada dependência deverá estar mensalmente procurando alcançar os mesmos patamares mensais de produtividade do ano de 2007, o qual será verificado pelo percentual alcançado após o levantamento dos valores de 2008 comparados com os de 2007.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

6. Melhoria da Produtividade da Infraero.

INDICADOR **DIREÇÃO DA MELHORIA**

6.2.1 Produtividade
(UCT/Nº médio de empregados orgânicos). ⇨

META CORPORATIVA

2008: Manter no mesmo patamar da produtividade de 2007.

2009: Aumentar.

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Que ao final de 2008 todas as dependências tenham alcançado a mesma produtividade (Unidade de Cargas de Trabalho) total de 2007.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Recursos Humanos – DARH.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

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

Nº médio de empregados orgânicos – Total de empregados de cada dependência que fazem parte do quadro de empregados da Infraero.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Produtividade = UCT/Número médio de Empregados Orgânicos, sendo que
UCT = Passageiros + Cargas/100.

3. UNIDADE DE MEDIDA

Unidade.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Após o fechamento mensal dos dados pela área de planejamento empresarial e área de pessoal, produzir planilha onde constarão as colunas – Dependência, Passageiros, Cargas, UCT, Nº Médio Empregados Orgânicos e Produtividade. Sendo que os dados de Nº de passageiros e Cargas para cálculo da UCT que é igual ao somatório de passageiros e cargas divididos por cem, deverá ser Levantado no ambiente de rede: S_SEAN17\Integração\ público\PRPG\Informações_gerenciais_BIG\Ano, o efetivo orgânico por dependência é solicitado à área de Cadastro de Pessoal – RHTE-3.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DE DADOS

Arquivo da área de Planejamento e Gestão em ambiente de Rede no S_SEAN17\Integração\público\PRPG
Área de Cadastro de Pessoal.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Cada dependência deverá estar mensalmente procurando alcançar os mesmos patamares mensais de produtividade do ano de 2007, o qual será verificado pelo percentual alcançado após o levantamento dos valores de 2008 comparados com os de 2007. Bimestralmente deverá ser informado a cada dependência o seu desempenho para acompanhamento e possíveis ajustes.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

6. Melhoria da Produtividade da Infraero.

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

6.2.2 Produtividade (UCT/Nº médio de empregados terceirizados). ⇨

META CORPORATIVA

2008: Manter no mesmo patamar da produtividade de 2007.

2009: Aumentar

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Que ao final de 2008 todas as dependências tenham alcançado a mesma produtividade (Unidade de Cargas de Trabalho) total de 2007.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Licitações e Contratos – DALC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

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

Nº de empregados terceirizados – Total de empregados por dependência contratados para o desenvolvimento de atividades temporárias, sem vínculo empregatício com a Infraero.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Produtividade = UCT/Nº Médio de Empregados Terceirizados, sendo que UCT = Passageiros + (Cargas/100).

3. UNIDADE DE MEDIDA

Unidade.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Após o fechamento mensal dos dados pela área de planejamento empresarial e área de contratos, produzir planilha onde constarão as colunas – Dependência, UCT, Nº Médio de Empregados Terceirizados e Produtividade.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DE DADOS

Para a apuração da UCT (Unidade de Carga de Trabalho) será utilizado as informações constantes no ambiente de rede S_SEAN17\Integração\público\PR\ PRPG\Informações_gerenciais_BIG\Ano e para o efetivo terceirizado será usado o relatório "Comparativo de Contratos por Regional/Aeroporto" disponível no Sistema de Gestão de Contratos e Orçamentos - SGCO.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Cada dependência deverá estar mensalmente procurando alcançar os mesmos patamares mensais de produtividade do ano de 2007, o qual será verificado pelo percentual alcançado após o levantamento dos valores de 2008 comparados com os de 2007.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

6. Melhoria da produtividade da Infraero.

INDICADOR

6.3. Despesa Operacional por Passageiros e Carga TECA (R$).

DIREÇÃO DA MELHORIA

⇩

META CORPORATIVA

2008: Reduzir.
2009: Reduzir.
2010: Reduzir.
2011: -
2012: -

RESULTADO ESPERADO

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

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

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

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

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

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Despesa Operacional por UCT = DO/ UCT
UCT = Demanda total de passageiros (unidade) + (Tonelagem total recebida da rede Teca (em quilos)/100).

Sendo:
DO - Despesas Operacionais.
UCT – Unidade de Carga de Trabalho

3. UNIDADE DE MEDIDA

R$.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A despesa operacional de 2008 foi definida com base na revisão do orçamento 2008 aprovado pela Diretoria Executiva e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos. A movimentação de passageiros e de carga foi projetada de acordo com o percentual médio de crescimento no ano.

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

Para o exercício corrente, será considerada meta cumprida quando a relação entre despesa operacional e UCT atingir montante igual ou inferior a R$ 16,33.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Despesa Operacional: Sistema contábil – Smartstream: DFCT
Movimento de Passageiros: Site Portal de dados estatísticos da Diretoria de Operações.
Tonelagem de carga: Público\DC\Logística de Carga - DCLC\Dados Gerenciais\2008.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Todas as dependências deverão acompanhar o indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

6. Melhoria da produtividade da Infraero.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
6.4. Nº de aeroportos com o Sistema de Gestão da Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000, certificados.	⇧

META CORPORATIVA

2008: 02 aeroportos.

2009: 04 aeroportos.

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Obter a Certificação ISO, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

Norma ABNT-NBR-ISO 9001:2000: Norma desenvolvida para apoiar as organizações, de todos os tipos e tamanhos, na implementação e operação de sistemas de gestão da qualidade eficaz.

Certificação: Reconhecimento, por meio de Auditoria Externa, que o Sistema de Gestão da Qualidade está implementado e mantido conforme os requisitos na Norma ABNT-NBR-ISO 9001:2000, sendo dirigido e controlado de maneira transparente e sistemática, com capacidade de identificar oportunidades de melhoria contínua.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Não se aplica.

3. UNIDADE DE MEDIDA

Número.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

I. Acompanhamento e incremento de ações que possam resultar em melhoria contínua do Sistema de Gestão da Qualidade implantado nos aeroportos.

II. Verificação dos resultados dos ciclos de auditorias internas e das ações preventivas e corretivas implementadas.

III. Acompanhar as condições técnicas para Certificação, nos aeroportos a certificar.

IV. Acompanhar as providências contratuais com o Organismo Certificador.

OBS: As Superintendências dos Aeroportos a serem certificados deverão estar comprometidas com o Sistema de Gestão da Qualidade implantado e promover a melhoria contínua de seus processos.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Os dados serão obtidos junto aos:

- Representantes dos Sistemas de Gestão da Qualidade dos aeroportos a serem certificados;
- Gerentes Regionais de Planejamento e Gestão ao qual o aeroporto encontra-se subordinado.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Os aeroportos que deverão ser Certificados:

Em 2008 – SBBH e SBRJ.

Em 2009 – SBLO, SBTE, SBIL e SBJV.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

6. Melhoria da produtividade da Infraero.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
6.5. Nº de aeroportos com o Sistema de Gestão da Qualidade, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001:2000, mantidos.	⇨

META CORPORATIVA

2008: Manter a Certificação ISO 9001 em 26 (vinte e seis) aeroportos.

2009: Manter a Certificação ISO 9001 em 28 (vinte e oito) aeroportos.

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Manter a Certificação ISO, com base nos requisitos da ABNT-NBR-ISO 9001.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

Norma ABNT-NBR-ISO 9001:2000: Norma desenvolvida para apoiar as organizações, de todos os tipos e tamanhos, na implementação e operação de sistemas de gestão da qualidade eficaz.

Certificação/Recertificação: Reconhecimento, por meio de Auditoria Externa, que o Sistema de Gestão da Qualidade está implementado e mantido conforme os requisitos na Norma ABNT-NBR-ISO 9001:2000, sendo dirigido e controlado de maneira transparente e sistemática, com capacidade de identificar oportunidades de melhoria contínua.

Manutenção da Certificação: Realização de Auditoria Externa, com objetivo de verificar a conformidade dos processos implantados e as melhorias contínuas implementadas.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Não se aplica.

3. UNIDADE DE MEDIDA
Número.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

V. Acompanhamento e incremento de ações que possam resultar em melhoria contínua do Sistema de Gestão da Qualidade implantado nos aeroportos.

VI. Verificação dos resultados dos ciclos de auditorias internas e das ações preventivas e corretivas implementadas.

VII. Acompanhar as condições técnicas para Certificação, nos aeroportos a certificar.

VIII. Acompanhar as providências contratuais com o Organismo Certificador.

OBS: As Superintendências dos Aeroportos a serem certificados/recertificados deverão estar comprometidas com o Sistema de Gestão da Qualidade implantado e promover a melhoria contínua de seus processos.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Os dados serão obtidos junto aos:

- Representantes dos Sistemas de Gestão da Qualidade dos aeroportos a serem recertificados;
- Gerentes Regionais de Planejamento e Gestão ao qual o aeroporto encontra-se subordinado.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Os aeroportos que deverão manter a Certificação ISO 9001:

Em 2008 – SBBE, SBSL, SBGR, SBSP, SBKP, SBGL, SBCF, SBVT, SBPA, SBCT, SBFL, SBFI, SBNF, SBEG, SBRB, SBBR, SBCY, SBGO, SBRF, SBFZ, SBNT, SBMO, SBPL, SBJP, SBSV, SBAR.

Em 2009 – SBBE, SBRB, SBNT, SBMO, SBPL, SBJP, SBAR, SBRJ, SBBH, SBKP, SBGL, SBCF, SBVT, SBPA, SBCT, SBFL, SBFI, SBNF, SBEG, SBBR, SBCY, SBGO, SBRF, SBFZ, SBSV, SBSL, SBGR, SBSP.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR

7.1.1 Nível de satisfação dos passageiros e
7.1.2 Nível de satisfação das empresas.

DIREÇÃO DA MELHORIA

⇧

META CORPORATIVA

2008: Aumentar.
2009: Aumentar.
2010: Aumentar.
2011: Aumentar.
2012: Atingir nível de excelência.

RESULTADO ESPERADO

Atingir patamares de excelência até 2012.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Gestão Operacional – DOGP.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Não se aplica no momento, pois depende das definições técnicas a serem estabelecidas no termo de referência para contratação da pesquisa a ser realizada.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Conforme Pesquisa de Satisfação realizada pela PRMC.

3. UNIDADE DE MEDIDA

% - Percentual.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Percentual de aumento da nota média para a Infraero na Pesquisa de Satisfação dos Passageiros e Empresas Aéreas.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Conforme Pesquisa de Satisfação realizada pela PRMC.

6. FONTE DOS DADOS

Resultado da Pesquisa de Satisfação realizada pela PRMC.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não há diferenciação por dependência, mas sim verificação da participação, positiva ou negativa, de cada dependência pesquisada no percentual de variação da nota média para a Infraero na Pesquisa de Satisfação dos Passageiros e Empresas Aéreas.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR	**DIREÇÃO DA MELHORIA**
7.1.3 Nível de satisfação dos Pilotos.	⇧

META CORPORATIVA

- **2008:** Aumentar.
- **2009:** Aumentar.
- **2010:** Aumentar.
- **2011:** Aumentar.
- **2012:** Atingir nível de excelência.

RESULTADO ESPERADO

Atingir patamares de excelência até 2012.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Navegação Aérea – DONA.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Não se aplica no momento, pois depende das definições técnicas a serem estabelecidas no termo de referência para contratação da pesquisa a ser realizada.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Conforme Pesquisa de Satisfação realizada pela PRMC – Pilotos.

3. UNIDADE DE MEDIDA

% - Percentual.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Percentual de aumento da nota média para a Infraero na Pesquisa de Satisfação dos Pilotos.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Conforme Pesquisa de Satisfação realizada pela PRMC.

6. FONTE DOS DADOS

Resultado da Pesquisa de Satisfação realizada pela PRMC.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não há diferenciação por dependência, mas sim verificação da participação, positiva ou negativa, de cada dependência pesquisada no percentual de variação da nota média para a Infraero na Pesquisa de Satisfação dos Pilotos.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

7.1.4 Nível de satisfação dos concessionários. ⇧

META CORPORATIVA

2008: Aumentar.
2009: Aumentar.
2010: Aumentar.
2011: Aumentar.
2012: Atingir nível de excelência.

RESULTADO ESPERADO

Atingir patamar de excelência até 2012 constatado em Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de clientes e Parceiros da Infraero, obtendo índice de satisfação dos concessionários superior a 90%.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Relações Comerciais – DCRC

1. CONCEITOS BÁSICOS

Concessionário:

- Pessoa física ou jurídica signatária de contrato comercial com a Infraero.

Nível de satisfação dos concessionários:

- Indica o resultado da experiência do concessionário em sua relação com a Infraero mostrando que o desempenho ou resultado obtido atende ou não às suas expectativas;

- Deve demonstrar a medida numérica resultante de dados amostrais da Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de Clientes e Parceiros da Infraero, descrevendo a amostra e estimando seus parâmetros populacionais correspondentes.

2. METODOLOGIA

a) Tipo de Pesquisa:
- Quantitativa de caráter descritivo, permitindo as seguintes análises:

- descrição de características dos concessionários;
- estimativa da proporção de elementos com certa opinião e atitude.

b) Técnica de coleta de dados e forma de abordagem:

- Empregar-se-á técnica de levantamento e adotar-se-á, como forma de abordagem, a entrevista pessoal dos concessionários nos respectivos endereços das empresas.
- As informações dos concessionários serão fornecidas pelas pessoas identificadas como aquelas que têm melhor/maior conhecimento das relações com a Infraero.

c) Instrumento de coleta de dados da pesquisa quantitativa:

- Serão aplicados questionários estruturados não disfarçados, constituídos de perguntas abertas e fechadas, com predomínio das últimas.
- Será realizado pré-teste junto ao público-alvo da pesquisa com o objetivo de adequar o instrumento de coleta ao perfil da amostra, ao local de abordagem e aos objetivos da pesquisa.

d) Processamento dos dados:

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

e) População da pesquisa:

- A população objeto da pesquisa corresponderá aos concessionários, que consistem nas empresas que mantêm relacionamento comercial junto à Infraero, com a concessão de uso de áreas aeroportuárias.

- O nível de satisfação será apurado conforme o índice aferido na Pesquisa, sendo considerado:
  - Ruim: quando estiver abaixo de 75%;
  - Regular: quando estiver acima de 75% até 80%;
  - Bom: quando estiver acima de 80% até 85%;
  - Ótimo: quando estiver acima de 85% até 90%;
  - Excelente: quando estiver acima de 90%.

3. FÓRMULA DE CÁLCULO

- Para aferição do nível de satisfação dos concessionários serão avaliados os valores numéricos obtidos com a aplicação dos questionários da Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de clientes e Parceiros da Infraero, convertidos em percentuais, dos aspectos citados abaixo:

-

CONTRATUAL
Processo de licitação e contratação de áreas e espaços comerciais
O preço inicial da licitação refletiu o praticado no mercado
Rateio de despesas
Boca de caixa
NEGOCIAÇÃO/ATUAÇÃO COMERCIAL
Flexibilidade no momento das negociações
Rapidez nas decisões
Efetividade na solução de problemas
Confiança no relacionamento/ na parceria
ATENDIMENTO
Cordialidade dos funcionários
Autonomia dos funcionários
Objetividade e precisão das informações
Horário de atendimento da INFRAERO
Similaridade/padronização do atendimento nos seus aeroportos
INFRA-ESTRUTURA
Sinalização operacional / sinalização comercial
Localização do seu estabelecimento
Sistemas/instalações oferecidos pela INFRAERO aos Concessionários
MANUTENÇÃO
Rapidez de resposta para a solução dos problemas de manutenção
Qualidade dos serviços prestados

4. UNIDADE DE MEDIDA

- Percentual - %.

5. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- Comparação das pesquisas realizadas no ano anterior em relação àquelas realizadas no ano subsequente.

6. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

- Anual.

7. FONTE DOS DADOS

- Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de clientes e Parceiros da Infraero.

8. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

- O universo da pesquisa será composto pelos concessionários das dependências aeroportuárias da Infraero, tendo como plano amostral uma parcela ou subconjunto da população de concessionários existentes em cada dependência selecionado de acordo com o método de amostragem definido no escopo da pesquisa (por grupos ou estratos; ou aleatória simples).

- Cada dependência terá um plano de ação para atuar corretivamente no tratamento das não-conformidades que impactarem negativamente no índice de satisfação aferido na Pesquisa de Imagem Percebida, Qualidade e Satisfação de clientes e Parceiros da Infraero.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR	**DIREÇÃO DA MELHORIA**
7.1.5 Nível de satisfação dos clientes-carga.	⇧

META CORPORATIVA

- **2008:** Aumentar.
- **2009:** Aumentar.
- **2010:** Aumentar.
- **2011:** Aumentar.
- **2012:** Atingir nível de excelência.

RESULTADO ESPERADO

Atingir patamares de excelência até 2012.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Logística de Carga – DCLC.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Não se aplica no momento, pois depende das definições técnicas a serem estabelecidas no termo de referência para contratação da pesquisa a ser realizada.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Conforme Pesquisa de Satisfação realizada pela PRMC – Clientes-carga.

3. UNIDADE DE MEDIDA

% - Percentual.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Percentual de aumento da nota média para a Infraero na Pesquisa de Satisfação dos Clientes-Carga.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Conforme Pesquisa de Satisfação realizada pela PRMC.

6. FONTE DOS DADOS

Resultado da Pesquisa de Satisfação realizada pela PRMC.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não há diferenciação por dependência, mas sim verificação da participação, positiva ou negativa, de cada dependência pesquisada no percentual de variação da nota média para a Infraero na Pesquisa de Satisfação dos Clientes-carga.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

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

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
7.2. Formalização de acordos de cooperação técnica com prefeituras municipais visando à incorporação do Plano de Proteção do aeroporto (PZP), do Plano de Zoneamento de Ruído aeronáutico (PZR) e da Área de Segurança Aeroportuária (ASA) nos Planos Diretores Participativos (PDPs) dos Municípios por eles abrangidos.	⇧

META CORPORATIVA

2008: 8 Aeroportos.
2009: 12 Aeroportos.
2010: 12 Aeroportos.
2011: 12 Aeroportos.
2012: 12 Aeroportos.

RESULTADO ESPERADO

Eliminação das inconsistências entre planejamento aeroportuário e planejamento territorial municipal e regional e maior harmonia entre aeroportos e cidades.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Planejamento de Operações – DOPL.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Plano de Zona de Proteção (PZP) é o documento que estabelece as restrições ao aproveitamento das propriedades dentro da Zona de Proteção de um aeródromo. (Portaria nº1141/GM5, 8/12/87).

Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) é o documento normativo do Comando da Aeronáutica que estabelece as restrições ao uso de solo nas Áreas I, II e III, definidas pelas Curvas de Nível de Ruído 1 e 2. (Portaria nº1141/GM5, 8/12/87).

Área de Segurança Aeroportuária (ASA) são as áreas abrangidas por um determinado raio a partir "centro geométrico do aeródromo", de acordo com o seu tipo de operação, divididas em 2 (duas) categorias:

I – raio de 20 Km para aeroportos que operam de acordo com as regras de vôo por instrumento (IFR), e
II – raio de 13 Km para os demais aeroportos. (Resolução CONAMA nº4, 9/10/95).

Plano Diretor Participativo (PDP) é uma lei de iniciativa do Poder Executivo, aprovado pela Câmara Municipal, constituindo um pacto territorial no qual todos os segmentos da sociedade podem discutir o futuro da cidade e combinar as normas políticas e do desenvolvimento urbano.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO
Não se aplica.

3. UNIDADE DE MEDIDA
Unidade.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

4.1. Critério:
Será verificado se as Prefeituras Municipais envolvidas ou outras entidades competentes deram início à incorporação do PZP, PZR e ASA dos aeroportos nos PDPs dos Municípios.

4.2. Metodologia de Acompanhamento do Indicador:
Serão consultadas as Superintendências dos aeroportos quanto ao início da formalização dos acordos de cooperação técnica com prefeituras municipais visando a incorporação do PZP, PZR e ASA dos aeroportos nos PDPs dos Municípios.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Superintendência dos aeroportos, Prefeituras Municipais e outras entidades competentes.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Para 2008 foram definidos 8 aeroportos: SBGR, SBKP, SBVT, SBGO, SBFL, SBFZ, SBMQ, SBAR.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

8. Aumento do nível de capacitação e satisfação dos empregados buscando atingir patamares de excelência até 2012.

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

8.1. Plano de Treinamento (Percentual de implantação das ações de capacitação). | ⇧

META CORPORATIVA

2008: 100 % dos cursos/eventos previstos de treinamento.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Que todos os cursos/eventos previstos no Plano de Treinamento de 2008 sejam realizados. Elevando o nível de capacitação e satisfação dos empregados, tendo melhor desempenho profissional e empresarial.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Recursos Humanos – DARH.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Os cursos e eventos que fazem parte do plano de treinamento visam à capacitação e ao aperfeiçoamento técnico-profissional dos empregados da Infraero e/ou o desenvolvimento de suas habilidades gerenciais e comportamentais. São eventos planejados sistematicamente, dentro do enfoque didático-pedagógico.

Para o cumprimento da meta no Planejamento Empresarial serão considerados cursos: a capacitação técnica, gerencial e comportamental e como eventos: os seminários, congressos, fóruns, etc. previstos no Plano de Treinamento de 2008. (Os programas do PCLE, PIES e Pós-graduação não serão considerados para a meta, porque sua realização não depende somente ação da DARH, uma vez que o participante poderá desistir ou trancar temporariamente sua participação no programa).

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Percentual de ações de treinamento do plano de treinamento= número de treinamentos realizados dividido pelo número de treinamentos programados X 100.

3. UNIDADE DE MEDIDA

% (percentual).

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO
Relatórios emitidos pelo GestoRh –Módulo de Treinamento, os quais serão lançados numa planilha para acompanhamento das ações realizadas dos treinamentos de cada dependência aeroportuária e Sede, por mês e por dependência.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal, com análise bimestral.

6. FONTE DOS DADOS
Sistema GestoRh – Módulo de Treinamento – GMT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Planilha de acompanhamento de cada dependência e de cada escritório da Sede.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

10. Manutenção da operacionalidade e da segurança da infra-estrutura existente.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
10.1. Número de aeroportos com os requisitos atendidos na fase de consulta preliminar do processo de Certificação Operacional (RBHA 139-1001).	⇧

META CORPORATIVA

2008: 07 aeroportos.
2009: 08 aeroportos.
2010: 08 aeroportos.
2011: 08 aeroportos.
2012: 08 aeroportos.

RESULTADO ESPERADO

Aeroportos habilitados para o início da fase de Solicitação Formal.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Planejamento de Operações – DOPL.

1. CONCEITOS BÁSICOS

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

Certificação Operacional do Aeroporto - processo complementar ao de homologação para os aeroportos internacionais e os aeroportos nacionais onde operam ou se pretendam operar serviços de transporte aéreo regular de passageiros, utilizando aeronaves com capacidade superior a 60 (sessenta) assentos, no qual a ANAC, após as verificações de conformidade com a legislação em vigor, emite o Certificado Operacional do Aeroporto à Administração Aeroportuária Local, atestando o cumprimento dos requisitos de segurança operacional.

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

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

O cálculo do Percentual de Requisitos Concluídos (PRC) para a fase de Consulta Preliminar constitui na relação entre o número de aeroportos que realizaram os requisitos exigidos para a Fase e o número total de aeroportos que foram selecionados.

PRC = Percentual de Requisitos Concluídos
RR = Requisitos realizados
RP = Requisitos previstos

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

3. UNIDADE DE MEDIDA

Percentual.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

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

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

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Aeroportos.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

A meta aplica-se aos seguintes aeroportos: SBBV, SBPP, SBCR, SBCZ, SBSN, SBJP e SBNF.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

10. Manutenção da operacionalidade e da segurança da infra-estrutura existente.

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

10.2. Número de aeroportos com o Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído. ⇧

META CORPORATIVA

2008: 08 aeroportos.
2009: 10 aeroportos.
2010: 10 aeroportos.
2011: 09 aeroportos.
2012: 09 aeroportos.

RESULTADO ESPERADO

Manual de Operações do Aeroporto (MOA) concluído.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Planejamento de Operações – DOPL.

1. CONCEITOS BÁSICOS

IAC 139-1001: Instrução de Aviação Civil nº. 139-1001, aprovada pela Portaria DAC 531/DGAC de 02 de junho de 2004 e que trata da elaboração, aprovação, controle, execução e fiscalização do MOA (Manual de Operações do Aeroporto).

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

MOA (Manual de Operações do Aeroporto):O MOA é o documento exigido para a obtenção do Certificado Operacional do Aeroporto, devendo ser elaboração pela Administração Aeroportuária Local (AAL), apresentando as características físicas e condições operacionais do sítio aeroportuário, das instalações, dos serviços e equipamentos, dos procedimentos operacionais, da administração aeroportuária e do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO).

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

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

PMOA = Percentual de MOA
MR = MOA realizados
MP = MOA previstos

3. UNIDADE DE MEDIDA
Percentual.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO
Além do Preâmbulo, os capítulos definidos para o MOA pela IAC 139-1001, são os seguintes:

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

NOTA: O conteúdo do capítulo referente ao Sistema de Gerenciamento da Segurança será o Cronograma de Implementação do SGSO, de acordo com orientação da ANAC.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Aeroportos.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
A meta aplica-se aos seguintes aeroportos: SBSP, SBBV, SBPP, SBCR, SBCZ, SBSN, SBJP e SBNF.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

10. Manutenção da operacionalidade e da segurança da infra-estrutura existente.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
10.3. Número de dependências com os requisitos do Manual de Comando da Aeronáutica (MCA 100-12) atendidos.	⇧

META CORPORATIVA

- **2008:** 07 dependências.
- **2009:** 10 dependências.
- **2010:** 08 dependências.
- **2011:** 08 dependências.
- **2012:** 08 dependências.

RESULTADO ESPERADO

100% de atendimento à Meta.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Navegação Aérea – DONA.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Durante a Terceira Reunião Regional de Navegação Aérea da Região do Caribe e da América do Sul (RAN CAR/SAM-3), promovida pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), foi recomendada a aplicação de programas de garantia da qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS). O objetivo principal desses programas é estabelecer uma metodologia específica para garantir a segurança das operações e evitar a ocorrência de incidentes de tráfego aéreo que, de certo modo, comprometem a eficiência dos serviços prestados aos usuários.

O Programa deve ser implementado para permitir a adoção de medidas que, além de proporcionar uma operação segura, possa, adicionalmente, promover melhoria e aperfeiçoamento no desempenho dos órgãos ATS.

Quando, eventualmente, ocorre um incidente de tráfego aéreo, o mesmo deve ser investigado por especialistas para determinar as suas causas. Os ensinamentos obtidos devem ser aplicados prontamente na correção de procedimentos, normas e ações gerenciais, tudo voltado para a eliminação das causas da insegurança. Vale salientar que, por doutrina, constitui meta do Departamento do Controle do Espaço Aéreo (DECEA) a eliminação total das ocorrências de incidentes de tráfego aéreo, sendo qualquer quantidade ou índice de ocorrência considerado indesejável.

É importante salientar que cada Órgão ATS deve estabelecer seu próprio programa da garantia de qualidade, em consonância com as diretrizes estabelecidas MCA 100-12.

ASSESSORIA DE SEGURANÇA DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO – ASEGCEA
Órgão Central do SEGCEA, ligado diretamente ao Diretor-Geral do DECEA, que tem por atribuição o trato de assuntos relacionados à investigação, análise e prevenção de acidentes, de incidentes aeronáuticos e de incidentes de tráfego aéreo no âmbito do SISCEAB, bem como a coordenação dos procedimentos de interação com o SIPAER.

AUDITORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL
Instrumento de prevenção de incidentes de tráfego aéreo que busca identificar condições insatisfatórias ou fatores que possam afetar a segurança do controle do espaço aéreo, exclusivamente com vistas à melhoria da qualidade e à manutenção da segurança operacional.

AUDITORIA DE PROCESSO
Tipo de Auditoria de Segurança Operacional que tem como característica principal a verificação do cumprimento das normas e dos procedimentos estabelecidos para a operação de um órgão ATS.

AUDITORIA DE RESULTADO
Tipo de Auditoria de Segurança Operacional que tem como característica principal a verificação do nível de satisfação do usuário, através da avaliação dos serviços prestados.

AUDITORIA DE SISTEMA
Tipo de Auditoria de Segurança Operacional que tem como característica principal verificar se a política de segurança operacional e se a metodologia do controle de qualidade determinadas pelo DECEA estão compreendidas e implementadas.

VISITA DE VALIDAÇÃO
Auditoria de Sistema e de Processo, com base na documentação e com enfoque gerencial, que tem como característica principal avaliar, por meio de evidências objetivas, a eficácia e a eficiência dos Programas da Garantia da Qualidade - PGQ.

METODOLOGIA RECOMENDADA
O aperfeiçoamento dos Serviços de Tráfego Aéreo requer, em primeiro lugar, a avaliação desse Serviço em todos os aspectos, por meio de um controle de processo operacional. Se a meta é prestar um Serviço de Tráfego Aéreo seguro e eficiente, é preciso medir o desempenho com base nas críticas dos usuários, nas vistorias operacionais e em observações e pesquisas, sem considerações previamente estabelecidas, que poderiam, de certo modo, ponderar as dificuldades encontradas.

Portanto, considerando que há uma demanda crescente pelos Serviços de Tráfego Aéreo, não é mais possível garantir um padrão de qualidade apenas exigindo que as pessoas façam o melhor que puderem, cobrando apenas o resultado ou, até mesmo,

flexibilizando os critérios de avaliação. Hoje, são necessários métodos que possam ser utilizados por todos os agentes operacionais, pois quando o mau resultado ocorre a ação é tardia. O gerenciamento, sob o ponto de vista da segurança, deve ser sempre preventivo e levar em consideração a redução metódica das falhas operacionais, através do isolamento, ao longo do processo, das suas causas fundamentais.

As decisões, em todos os níveis de gerenciamento de Órgão ATS, não podem ser tomadas com base somente na intuição e na experiência. Embora essas qualificações sejam desejáveis, a prática da análise da situação, por meio da avaliação de dados e pela verificação de ocorrências específicas e investigadas, pode evitar enganos fundamentais. Antes de mais nada, é necessário conhecer o problema por meio de fatos e dados, para depois processar a solução, agindo, efetivamente, sobre as causas ou fatores contribuintes.

AVALIAÇÃO OPERACIONAL
A avaliação dos serviços de tráfego aéreo prestados por um órgão ATS pode ser feita por meio das Auditorias de Segurança Operacional, que são instrumentos de prevenção de incidentes de tráfego aéreo que buscam identificar condições insatisfatórias ou fatores que possam afetar a segurança do controle do espaço aéreo, visando, exclusivamente, à melhoria da qualidade e à manutenção da segurança operacional.

ANÁLISE DE PROCESSO
A análise de processo é a essência do gerenciamento dos órgãos prestadores dos Serviços de Tráfego Aéreo. O primeiro passo no entendimento dessa análise é a compreensão da relação causa e efeito.

Sempre que há um incidente ou uma ocorrência de tráfego aéreo (efeito), existe um conjunto de fatores contribuintes (causas) que influenciaram nesse resultado.

Dessa forma, “processo” é um conjunto de causas que provoca um ou mais efeitos. Um órgão ATC é um processo composto por uma série de causas que provocam o efeito principal que é o controle do tráfego aéreo. Por outro lado, o processo “controle do tráfego aéreo” é divisível em outros processos menores que compõem toda a operação ATC, como, por exemplo, a coordenação, a autorização, o planejamento, a supervisão, etc.

O conceito de divisibilidade de um processo permite controlar, sistematicamente, cada um deles separadamente, podendo, desta maneira, conduzir a um controle mais eficaz sobre o processo completo. Controlando-se os processos menores, é possível localizar mais facilmente o problema e agir prontamente sobre suas causas.

DESDOBRAMENTO
O método consiste em eleger, inicialmente, um fator contribuinte e desmembrá-lo em vários subfatores mais simples para que seja possível adotar medidas eficazes dentro do nível de competência do órgão ATS.

Dessa forma, como exemplo, consideremos que em alguns incidentes tenha havido a contribuição do fator “coordenação” e que, como base nos relatórios de investigação, tenha sido verificado que houve falha de coordenação motivada por subfatores, tais como: falta de normas internas objetivas, falta de Acordo Operacional, ausência de assistente e etc.

A metodologia consiste em estabelecer ações corretivas para cada subfator isoladamente, cuja ação, na maioria das vezes, é do próprio Órgão ATS.

A seqüência de desdobramento pode ser repetida várias vezes, sempre tornando os itens prioritários como novos problemas.

Desse modo, ao emitir normas internas objetivas para procedimentos de coordenação e efetuar o treinamento com os controladores já estarão sendo reduzidas as possibilidades de que haja repetição de falhas de coordenação.

Da mesma forma, quando forem elaborados os Acordos Operacionais com os órgãos responsáveis por espaços aéreos adjacentes haverá também redução nas falhas de coordenação, e a conseqüência dessas iniciativas será a redução dos incidentes de tráfego aéreo.

CONTROLE DE PROCESSO
A qualidade do ATS deve ser medida através das características do processo controle de tráfego aéreo, incluindo ausência de risco, velocidade de fluxo, previsibilidade e confiabilidade em todas as operações.

Dessa forma, a rotina operacional dos órgãos ATS é constituída por um somatório de métodos formado por normas e procedimentos aplicáveis a situações específicas. As aeronaves são controladas, normalmente, cumprindo-se as normas e os procedimentos estabelecidos.

No entanto, certo dia ocorre um incidente de tráfego aéreo evidenciando a existência de um problema.

Quando ocorre um problema dessa natureza, procura-se, através de uma investigação, quais foram as causas (fatores contribuintes) que provocaram o incidente (resultado indesejável).

Concluída a análise do processo (nesse caso uma investigação de incidente ATS) e determinados os fatores contribuintes, são aplicadas medidas corretivas para evitar a repetição de incidentes da mesma natureza.

Desse modo, são estabelecidos novos procedimentos de tal forma a garantir que as falhas localizadas sejam eliminadas. Quando se introduz um novo procedimento para aplicação por todas as equipes do órgão ATS, está sendo conduzida uma padronização.

Finalmente, são estabelecidos itens de controle para confirmar que os procedimentos estão sendo cumpridos e garantir que incidente causado pelos mesmos fatores não se repetirá.

Estas são as bases do controle de processo. Manter sob controle é localizar o problema, analisar o processo, corrigir a falha, padronizar o procedimento e estabelecer itens de controle para que esse tipo de problema não ocorra novamente.

NOTIFICAÇÃO DE ANOMALIA
A crescente demanda pelos serviços de tráfego aéreo não permite garantir a qualidade do serviço prestado por uma amostragem baseada apenas nas críticas reportadas pelos usuários. Para melhorar a qualidade do ATS e, conseqüentemente, prevenir incidentes, é necessário, adicionalmente, o engajamento de todos os componentes do processo controle de tráfego aéreo, em uma abordagem caracterizada pela exigência do cumprimento das normas e procedimentos e fundamentada em um programa de prevenção específico.

Um programa de prevenção parte do princípio de que na rotina de trabalho dos agentes operacionais, cada elemento vivencia, em determinado aspecto, uma anomalia que, isoladamente, não apresenta indícios de potencial de risco. No entanto, se for considerado que o somatório de anomalias numa determinada combinação pode conduzir a uma situação de perigo, pode-se inferir que o seu conhecimento prévio trará subsídios para que a seqüência combinada seja interrompida e tratada como fator potencial de risco.

Desse modo, é necessário um trabalho adicional de endoutrinamento dos agentes operacionais com os objetivos da prevenção, através do incentivo à notificação das anomalias e da participação de todos na busca de situações potenciais de perigo resultante da interligação das anomalias reportadas.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO
2.1. Geral da Meta: (Número de dependências com processo de implantação concluído / Número de dependências programadas para a implantação dos programas) x 100;

2.2. Interno à Meta: itens cumpridos constantes do Cronograma de Atividades / total de itens constantes do Cronograma de Atividades.

2.3. Considerar-se-á implantado o Programa de Garantia da Qualidade no ATS, a partir do descrito abaixo:
2.3.1.que todos os itens do Cronograma de Atividades (implantação) estejam cumpridos e

3. UNIDADE DE MEDIDA
%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- Reportes mensais, por meio de Cronogramas de Atividades (implantação) enviados pelas Superintendências Regionais à Sede;
- Realização de Auditoria de Adequação da Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo e
- Visita realizada pela Sede (DONA), denominada Visita de Validação. Tem por objetivo a verificação da aderência, do Programa aos requisitos exigidos pelo DECEA e realizar-se-á após o recebimento da informação – emitida pelas das Superintendências Regionais, de que o Programa encontra-se implantado. Deverá ser realizada, como via de regra, dentro do ano de referência da meta. Entretanto, fins proximidade das auditorias do DECEA, poderá ser realizada no ano seguinte ao ano de referência da meta.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

- Cronograma de Atividades: envio mensal à Sede (PRPG/DONA);
- Auditoria de Adequação anual, como via de regra, ou Auditoria de Adequação Extraordinária, caso necessário – neste último caso, desde que haja recursos orçamentários e financeiros e;
- Auditoria anual (Auditoria de Validação), por parte da DONA.

6. FONTE DOS DADOS

- Sistema de Gestão da Qualidade Informatizado – SGQI;
- Relatórios das Superintendências Regionais (áreas de Planejamento e Gestão e Navegação Aérea) e
- Cronogramas de Atividades.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Por meio de Cronograma de Atividades, Diagnósticos do Processo e/ ou Relatórios Gerenciais, encaminhados à Sede, via Superintendência Regional.

Dependências: Santos-Dumont, GNA – Itaituba, Uberlândia, Cruzeiro do Sul, Joinville e Petrolina.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

10. Manutenção da operacionalidade e segurança da infra-estrutura existente.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
10.5. Nº de dependências com Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita implantado.	⇧

META CORPORATIVA

2008: 10.
2009: 35.
2010: 22.
2011: -
2012: -

RESULTADO ESPERADO

Implantar até 2010 o Programa de Controle da Qualidade na AVSEC contra Atos de Interferência Ilícita nos 67 Aeroportos administrados pela Infraero.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Segurança Aeroportuária – DOSA.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Permear todos os aspectos e níveis do Sistema de Segurança da Aviação Civil, para aumentar sua confiabilidade e contribuir para implementação efetiva do PNAVSEC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, visando assegurar a eficiência e a eficácia do Programa de Segurança Aeroportuária – PSA, da Administração Aeroportuária Local – AAL e estabelecer etapas para a implantação do Programa de Controle da Qualidade da Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita da Infraero, de acordo com a Instrução da Aviação Civil - IAC 107-1011 RES, de 14 de junho de 1005 e Instrução do Comando da Aeronáutica - ICA 58-53, de 30 de setembro de 2003.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Não se aplica no momento.

3. UNIDADE DE MEDIDA

Percentual.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

- Acompanhar a implantação pelo Cronograma do Projeto;
- No final do ano fazer a pré-auditoria pela Sede.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal, acompanhando pelo cronograma.

6. FONTE DOS DADOS
Dependências Aeroportuárias, conforme item 7.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
2008 – SBBE, SBBR, SBEG, SBPA, SRRF, SBCF, SBGL, SBGR, SBKP e SBSV = 10.

2009 – SBMQ, SBCT, SBJP, SBKG, SBMO, SBNT, SBPL, SBTE, SBCY, SBCG, SBSP, SBBV, SBCR, SBCZ, SBSN, SBNF, SBCP, SBTT, SBPK, SBPV, SBAR, SBIZ, SBUG, SBJU, SBPP, SBMA, SBGO, SBRJ, SBBH, SBPJ, SBSL, SBRB, SBFI, SBFL SBFZ = 35.

2010 – SBSJ, SBUR, SBJR, SBVT, SBME, SBLO, SBCJ, SBUL, SBMK, SBMT, SBJV, SBBI, SBIL, SBUF, SBJC, SBHT, SBPR, SBTF, SBBG, SBPB, SBCM, SDZY = 22.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

11. Adequação da infra-estrutura às projeções de demanda do transporte aéreo.

INDICADOR	**DIREÇÃO DA MELHORIA**
11.1. Percentual de realização dos investimentos previstos no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC.	⇨

META CORPORATIVA

2008: 100%.
2009: 100%.
2010: 100%.
2011:
2012:

RESULTADO ESPERADO

Infraestrutura ampliada, atendendo a demanda.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Obras – DEOB.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Indicador – Medir a realização dos investimentos previstos no PAC.

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal.

PGOSE – Programa Geral de Obras e Serviços de Engenharia Anual e Plurianual = Ferramenta de controle da execução dos Planos e Programas de Investimentos em obras e serviços de engenharia (artigo 29, inciso V do Estatuto da Infraero) constantes da Lei Orçamentária Anual – LOA/Matriz de Investimento.

LOA – Instrumento alocativo de recursos dos orçamentos da União estabelecendo limites para os investimentos a cada exercício financeiro.

Matriz de Investimentos – Ferramenta de gestão dos Planos Plurianuais de Investimentos (Ato Adm. Nº 926/PR/2007).

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Valor total apropriado contabilmente para as obras constantes do PAC no período apurado, dividido pelo valor total aprovado para as mesmas no exercício financeiro medido.

Para o exercício de 2008 estão alocados recursos orçamentários no montante de R$ 1.639.889.555,95, composto de recursos provenientes do aporte de capital da Infraero, recursos próprios e do ATAERO.

3. UNIDADE DE MEDIDA
%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO
Emissão de Relatórios de Acompanhamento da Realização Financeira Mensal das obras do PAC do PGOSE – Programa Geral de Obras e Serviços de Engenharia de cada exercício.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
SIPRECO – Sistema de Preparação e Controle Orçamentário da Diretoria de Engenharia.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

11. Adequação da infra-estrutura às projeções de demanda do transporte aéreo.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
11.2. Percentual de realização dos investimentos em obras e serviços de engenharia não previstos no PAC.	⇨

META CORPORATIVA

2008: 100%.
2009: 100%.
2010: 100%.
2011: 100%.
2012: 100%.

RESULTADO ESPERADO

Infraestrutura ampliada, atendendo a demanda.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Obras – DEOB.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Indicador – Medir a realização dos investimentos da Infraero programados no Plano Plurianual de Investimentos 2008 a 2012, que engloba a aquisição de equipamentos e materiais permanentes e obras e serviços de engenharia, excluindo-se as obras programadas no PAC, pois estas já possuem um indicador específico para sua medição.

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal.

PGOSE – Programa Geral de Obras e Serviços de Engenharia Anual e Plurianual = Ferramenta de controle da execução dos Planos e Programas de Investimentos em obras e serviços de engenharia (artigo 29, inciso V do Estatuto da Infraero) constantes da Lei Orçamentária Anual – LOA/Matriz de Investimento. A estrutura do PGOSE separa o Programa de Obras e Serviços de Engenharia de acordo com sua delegação, Programa da Sede e das Superintendências Regionais.

LOA – Instrumento alocativo de recursos dos orçamentos da União estabelecendo limites, por Programas e Ações, para os investimentos a cada exercício financeiro.

Matriz de Investimentos – Ferramenta de gestão dos Planos Plurianuais de Investimentos (Ato Adm. Nº 926/PR/2007).

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Valor total apropriado contabilmente das obras e serviços de engenharia, que não estão contempladas no PAC, aprovados no Matriz de Investimentos/PGOSE no período apurado, dividido pelo valor total aprovado no exercício financeiro medido.

Valores de Investimentos previstos na Matriz de Investimento/PGOSE – Programa Geral de Obras e Serviços de Engenharia para o exercício de 2008 de acordo com o Programa da Sede e das Superintendências Regionais:

Sede	R$ 174.965.016,66
Superintendência Regional do Norte - SRBE	R$ 30.592.146,65
Superintendência Regional do Centro-Oeste - SRBR	R$ 26.255.361,83
Superintendência Regional do Leste - SRGL	R$ 50.361.472,58
Superintendência Regional do Sudeste - SRGR	R$ 95.329.466,43
Superintendência Regional do Noroeste - SRMN	R$ 21278651,23
Superintendência Regional do Sul - SRPA	R$ 28.104.837,17
Superintendência Regional do Nordeste - SRRF	R$ 11.747.746,17
Superintendência Regional do Centro-Leste - SRSV	R$ 10.664.388,62
TOTAL	**R$ 449.299.087,34**

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Emissão de Relatórios de Acompanhamento da Realização Financeira Mensal do PGOSE – Programa Geral de Obras e Serviços de Engenharia.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO DA META

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

SIPRECO – Sistema de Preparação e Controle Orçamentário da Diretoria de Engenharia.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

11. Adequação da infra-estrutura às projeções de demanda do transporte aéreo.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
11.3. Percentual de realização dos investimentos em equipamentos.	⇧

META CORPORATIVA

2008: 100%.
2009: 100%.
2010: 100%.
2011: 100%.
2012: 100%.

RESULTADO ESPERADO

Infraestrutura ampliada, atendendo a demanda.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Indicador: Medir a realização dos investimentos da Infraero programados no Plano Plurianual de Investimentos 2008 a 2012, referente à aquisição de equipamentos e materiais permanentes.

Investimentos: são gastos ativados em função da expectativa de benefício futuro. Tais benefícios poderão advir da geração de receitas futuras, redução de gastos, ampliação comprovada do tempo de vida útil do bem. A Infraero adota como prática o registro na despesa dos gastos relativos a investimentos realizados nos aeroportos.

Investimentos em Equipamentos, Móveis e Utensílios: são os investimentos necessários à aquisição de equipamentos, móveis e utensílios para aplicação nas atividades operacionais e administrativas da Empresa. Devem constar nas ferramentas SIPRO e Matriz de Investimentos.

Plano Plurianual de Investimentos: instrumento pelo qual a Infraero determina a aplicação de recursos de investimentos no período de 04 (quatro) anos, para compor o orçamento e desdobramentos legais LOA (Lei Orçamentária Anual) e PPA (Plano Plurianual).

SIPRO: Ferramenta interna de Programação Orçamentária.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$\%\ REMU = \frac{(\ REMU\ )}{(\ VPEMU\ )} \times 100$$

- REMU = Realizado em Equipamentos, Móveis e Utensílios.
- VPEMU = Valor Previsto em Equipamentos, Móveis e Utensílios.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Os Aeroportos Vinculados a Sede, as Superintendências Regionais e a Sede deverão acompanhar a evolução da realização financeira mensal através do Relatório Gestor disponibilizado pela DFCT no seguinte endereço eletrônico:

\\S_sean17\integracao\Publico\DFCT\Orçamento 2008\Relatórios Gestor.

Será utilizada para acompanhamento da meta a Realização Contábil dos Investimentos em Equipamentos, Móveis e Utensílios, considerando as seguintes contas:

131050016 OBRAS DE ARTE VALOR ORIGINAL
132020010 IMOBIL.COMP.PERIF. VALOR ORIGINAL
132030014 IMOBIL.DIR.USO.TELEF. VL.ORIGINAL
132040018 IMOBIL.EDIFICAÇÕES VALOR ORIGINAL
132050012 IMOBIL.EQUIP.DIVERSOS VL.ORIGINAL
132060016 IMOBIL.INSTAL. VALOR ORIGINAL
132070010 IMOBIL.MÓV.UTEN. VALOR ORIGINAL
132080014 IMOBIL.OBRAS AND. VALOR ORIGINAL
132090018 IMOBIL.TERRENOS VALOR ORIGINAL
132100017 IMOBIL.VEICULOS VALOR ORIGINAL
132110017 IMOBIL.EMBAR. VALOR ORIGINAL
132130019 IMOBIL.PROG.COMPUT. VALOR ORIGINAL
132140013 IMOBIL.ADIANT.FORN. VL.ORIGINAL
132160011 IMOBIL.EQUIP.APROX. VALOR ORIGINAL
132170015 IMOBIL.EQUIP.ROTA VALOR ORIGINAL
132180019 IMOBIL.EQUIP.TELEF. VALOR ORIGINAL
132190013 IMOBIL.FERRAMENTAS VALOR ORIGINAL
132220010 IMOBIL.MARCAS PATENTES VALOR ORIGINAL
132230014 IMOBIL.EQUIP.COMUN. VALOR ORIGINAL
132240018 IMOBIL.EQUIP. APOIO INST. VL.ORIGINAL
132250012 IMOBIL.EQUIP.METEOROLOGIA
218070021 (-) DISP. VINC. ATAERO - EQUIPAMENTOS

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO DA META
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Relatório Gestor – DFCT: \\S_sean17\integracao\Publico\DFCT\Orçamento 2008\Relatórios Gestor.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
Os Aeroportos Vinculados a Sede, as Superintendências Regionais e a Sede perseguirão percentuais de realização para atingimento da meta corporativa.

Valores de Investimentos em equipamentos previstos na Matriz de Investimento/SIPRO – Sistema de Programação Orçamentária para o exercício de 2008, subtraídos os valores previstos no PGOSE para equipamentos.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

11. Adequação da infra-estrutura às projeções de demanda do transporte aéreo.

INDICADOR **DIREÇÃO DA MELHORIA**

11.4 Percentual de realização dos investimentos em Informática. ⇧

META CORPORATIVA

2008: 100%.
2009: 100%.
2010: 100%.
2011: 100%.
2012: 100%.

RESULTADO ESPERADO

Infraestrutura ampliada, atendendo a demandas de Tecnologia da Informação.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Planejamento e Gestão – PRPG.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Indicador: Medir a realização dos investimentos da Infraero programados no Plano Plurianual de Investimentos 2008 a 2012, referente à aquisição de equipamentos e materiais permanentes.

Investimentos: são gastos ativados em função da expectativa de benefício futuro. Tais benefícios poderão advir da geração de receitas futuras, redução de gastos, ampliação comprovada do tempo de vida útil do bem. A Infraero adota como prática o registro na despesa dos gastos relativos a investimentos realizados nos aeroportos.

Investimentos em Equipamentos, Móveis e Utensílios: são os investimentos necessários à aquisição de equipamentos, móveis e utensílios para aplicação nas atividades operacionais e administrativas da Empresa. Devem constar nas ferramentas SIPRO e Matriz de Investimentos.

Plano Plurianual de Investimentos: instrumento pelo qual a Infraero determina a aplicação de recursos de investimentos no período de 04 (quatro) anos, para compor o orçamento e desdobramentos legais LOA (Lei Orçamentária Anual) e PPA (Plano Plurianual).

SIPRO: Ferramenta interna de Programação Orçamentária.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

$$\% \text{ REMUI} = \frac{(\text{ REMUI })}{(\text{ VPEMUI })} \times 100$$

- REMUI = Realizado em Equipamentos, Móveis e Utensílios, exclusivamente de Informática.
- VPEMUI = Valor Previsto em Equipamentos, Móveis e Utensílios, exclusivamente de Informática.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

Os Aeroportos Vinculados a Sede, as Superintendências Regionais e a Sede deverão acompanhar a evolução da realização financeira mensal através do Relatório Gestor disponibilizado pela DFCT no seguinte endereço eletrônico:

\\S_sean17\integracao\Publico\DFCT\Orçamento 2008\Relatórios Gestor.

Será utilizada para acompanhamento da meta a Realização Contábil dos Investimentos em Equipamentos, Móveis e Utensílios, considerando as seguintes contas:

131050016 OBRAS DE ARTE VALOR ORIGINAL
132020010 IMOBIL.COMP.PERIF. VALOR ORIGINAL
132030014 IMOBIL.DIR.USO.TELEF. VL.ORIGINAL
132040018 IMOBIL.EDIFICAÇÕES VALOR ORIGINAL
132050012 IMOBIL.EQUIP.DIVERSOS VL.ORIGINAL
132060016 IMOBIL.INSTAL. VALOR ORIGINAL
132070010 IMOBIL.MÓV.UTEN. VALOR ORIGINAL
132080014 IMOBIL.OBRAS AND. VALOR ORIGINAL
132090018 IMOBIL.TERRENOS VALOR ORIGINAL
132100017 IMOBIL.VEICULOS VALOR ORIGINAL
132110017 IMOBIL.EMBAR. VALOR ORIGINAL
132130019 IMOBIL.PROG.COMPUT. VALOR ORIGINAL
132140013 IMOBIL.ADIANT.FORN. VL.ORIGINAL
132160011 IMOBIL.EQUIP.APROX. VALOR ORIGINAL
132170015 IMOBIL.EQUIP.ROTA VALOR ORIGINAL
132180019 IMOBIL.EQUIP.TELEF. VALOR ORIGINAL
132190013 IMOBIL.FERRAMENTAS VALOR ORIGINAL
132220010 IMOBIL.MARCAS PATENTES VALOR ORIGINAL
132230014 IMOBIL.EQUIP.COMUN. VALOR ORIGINAL
132240018 IMOBIL.EQUIP. APOIO INST. VL.ORIGINAL
132250012 IMOBIL.EQUIP.METEOROLOGIA
218070021 (-) DISP. VINC. ATAERO - EQUIPAMENTOS

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO DA META
Mensal.

6. FONTE DOS DADOS
Relatório Gestor – DFCT: \\S_sean17\integracao\Publico\DFCT\Orçamento 2008\Relatórios Gestor.

7. DETALHAMENTO
Os Aeroportos Vinculados a Sede, as Superintendências Regionais e a Sede perseguirão percentuais de realização para atingimento da meta corporativa.

Valores de Investimentos em equipamentos previstos na Matriz de Investimento/SIPRO – Sistema de Programação Orçamentária para o exercício de 2008, subtraídos os valores previstos no PGOSE para equipamentos.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
13.1. Margem Operacional.	⇧

META CORPORATIVA

2008: 17,1%.
2009: 25,0%.
2010: 27,0%.
2011: 29,0%.
2012: 31,0%.

RESULTADO ESPERADO

Manter o nível de gastos compatível com a arrecadação de receitas.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Margem Operacional: o indicador serve para medir a eficiência das operações da atividade fim da empresa, permitindo avaliar a viabilidade do negócio da empresa, medindo a porcentagem de lucro operacional obtido em cada unidade monetária de receita.

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

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

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

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

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Margem Operacional = (RO – DO)/RO

Sendo:
RO – Receita Operacional;
DO – Despesa Operacional.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A despesa e a receita operacional de 2008 foram definidas com base no orçamento revisado de 2008 aprovado pela Diretoria Executiva e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

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

Para o exercício corrente, será considerada meta cumprida quando a margem operacional atingir percentual igual ou superior a 17,1%.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Todas as dependências deverão acompanhar o indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
13.2. Retorno sobre Patrimônio Líquido.	⇧

META CORPORATIVA

2008: 23,9%.
2009: 68,0%.
2010: 56,0%.
2011: 64,0%.
2012: 63,0%.

RESULTADO ESPERADO

Controlar a rentabilidade do capital investido.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Lucro Operacional: é o resultado alcançado pela Empresa em relação às suas atividades empresariais recorrentes quais sejam: pouso e permanência de aeronaves, embarque de passageiros, navegação aérea, concessão de áreas, armazenagem e capatazia, exploração de serviços, além dos resultados financeiros e eventuais. O Lucro Operacional é resultado das Receitas Operacionais (RO) mais ou menos as Demais Receitas/Despesas Operacionais (DRDO) menos as Despesas Operacionais (DO).

Patrimônio Líquido: representa os valores que os acionistas têm na empresa em determinado momento. É composto pelo Capital Social (CS), as Reservas de Capital (RC), as Reservas de Lucros (RL) e pelo Lucros/Prejuízos Acumulados (LA).

Retorno Sobre o Patrimônio Líquido: é o indicador que mede a rentabilidade de retorno do capital investido. É obtido pela relação entre o Lucro Operacional do ano corrente pelo Patrimônio Líquido do exercício anterior.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

RSPL = (LOB / PLA) X 100

Sendo:
RSPL – Retorno Sobre o Patrimônio Líquido;
LOB – Lucro Operacional Bruto;
PLA – Patrimônio Líquido do ano anterior.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O Retorno Sobre o Patrimônio Líquido de 2008 foi estabelecido com base com base no orçamento revisado de 2008 aprovado pela Diretoria Executiva e os demais anos na capacidade e tendências de rentabilidade da empresa em relação ao capital investido.

O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico assim que o encerramento do exercício de 2008 for concluído, por se tratar de índice anual. Mensalmente será realizada verificação do indicador para identificar eventuais distorções.

Será considerada meta cumprida quando o RSPL atingir um percentual igual ou superior a 23,9%.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR	**DIREÇÃO DA MELHORIA**
13.3. EBITDA.	⇧

META CORPORATIVA

- **2008:** R$ 429,5 milhões.
- **2009:** R$ 709,5 milhões.
- **2010:** R$ 850,1 milhões.
- **2011:** R$ 1.013,2 milhões.
- **2012:** R$ 1.207,1 milhões.

RESULTADO ESPERADO

Garantir a auto-suficiência de caixa da Infraero.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

EBITDA: o EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization da Infraero) é um indicador que mede o desempenho dos ativos operacionais, a fim de avaliar a capacidade de geração de recursos próprios da empresa em um determinado período.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

EBITDAI = (LLE + OBU + Depr + Imp + Prov – RF)

Sendo:
EBITDAI – EBITDA da INFRAERO;
LLE – Lucro Líquido do Exercício;
OBU – Obras em Bens da União;
Depr – Depreciação;
Imp – Impostos;
Prov – Provisões;
RF – Resultado Financeiro (Receita Financeira – Despesa Financeira).

3. UNIDADE DE MEDIDA

R$ Milhões.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

O EBITDAI foi definido com base no orçamento revisado 2008 aprovado pela Diretoria Executiva e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos. Tal meta foi estabelecida a partir de uma análise da capacidade de realização da Infraero, a fim de assegurar o retorno produzido pelos ativos no caixa da Empresa e garantir os investimentos previstos.

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

Será considerada meta cumprida quando o valor do EBITDAI da empresa atingir um montante igual ou superior a R$ 429,5 milhões.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
13.4. Percentual de redução dos Custos Indiretos e Despesas Administrativas da Sede em relação à Receita Líquida referente a 2007.	⇧

META CORPORATIVA

2008: 3,6%.
2009: 5,2%.
2010: 6,7%.
2011: 7,7%.
2012: 10,0%.

RESULTADO ESPERADO

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

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida: é o resultado alcançado pela Empresa através de suas atividades empresariais recorrentes quais sejam: pouso e permanência de aeronaves, embarque de passageiros, navegação aérea, concessão de áreas, armazenagem e capatazia, exploração de serviços, além dos resultados financeiros e eventuais, já inclusa as deduções de impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP) e possíveis restituições e cancelamento de receitas que venham ocorrer dentro do período. Para efeito de cálculo desta meta, as Receitas Financeiras não serão consideradas.

Custos Indiretos: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Despesas Administrativas da Sede: são os gastos administrativos incorridos na Sede, necessários ao funcionamento da empresa e não ligados diretamente às atividades principais desta.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115 e 41601 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos.

Relação CI/DS sobre RL: é o indicador que mede a relação entre a total dos custos indiretos e das Despesas Administrativas da Sede com a Receita Líquida da Empresa. Este indicador representa em termos percentuais à parcela da Receita Líquida que será destinada a realização dos gastos indiretos e administrativos.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Percentual de redução CI/DS sobre RL = (((CI+DS)/RL) X 100) – (Relação CI/DS sobre RL de 2007)

Sendo:
Relação CI/DS sobre RL – Relação entre os Custos Indiretos e Despesas Administrativas da Sede sobre a Receita Líquida;
CI – Custos Indiretos;
DS – Despesas Administrativas da Sede;
RL – Receita Líquida.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A relação CI/DS sobre RL de 2008 foi estabelecida com base com base no Orçamento 2008 aprovado pela Diretoria Executiva e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Das premissas utilizadas para o cálculo da relação CI/DS sobre RL foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

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

Será considerada meta cumprida quando o percentual da relação CI/DS sobre RL de 2008 em relação a 2007 for igual ou superior a 3,6%.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Não se aplica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
13.5. Percentual de redução dos Custos Indiretos do aeroporto em relação à sua Receita Líquida referente a 2007.	⇧

META CORPORATIVA

- **2008:** 2,1%.
- **2009:** 2,8%.
- **2010:** 3,5%.
- **2011:** 4,4%.
- **2012:** 5,8%.

RESULTADO ESPERADO

Redução da participação dos custos indiretos no aeroporto.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida: é o resultado alcançado pela Empresa através de suas atividades empresariais recorrentes quais sejam: pouso e permanência de aeronaves, embarque de passageiros, navegação aérea, concessão de áreas, armazenagem e capatazia, exploração de serviços, além dos resultados financeiros e eventuais, já inclusa as deduções de impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP) e possíveis restituições e cancelamento de receitas que venham ocorrer dentro do período. Para efeito de cálculo desta meta, as Receitas Financeiras não serão consideradas.

Custos Indiretos: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115 e 41601 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos.

Relação CI sobre RL: é o indicador que mede a relação entre a total dos custos indiretos dos aeroportos com a Receita Líquida da Empresa. Este indicador representa em termos percentuais à parcela da Receita Líquida que será destinada a realização dos gastos indiretos.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

Percentual de redução CI sobre RL = ((CI/RL) X 100) – (Relação CI sobre RL de 2007)

Sendo:
Relação CI sobre RL – Relação entre os Custos Indiretos dos aeroportos sobre a Receita Líquida.
CI – Custos Indiretos dos aeroportos;
RL – Receita Líquida.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A relação CI sobre RL de 2008 foi estabelecida com base com base no Orçamento 2008 aprovado pela Diretoria Executiva e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Das premissas utilizadas para o cálculo da relação CI sobre RL foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

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

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

Todas as dependências deverão acompanhar o indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

13.6.1. Margem Líquida dos Segmentos dos Negócios – Margem LCI (Logística de Carga Internacional). ⇨

META CORPORATIVA

2008: Acompanhar.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Logística de Carga Internacional.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida LCI: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Logística de Carga Internacional deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida LCI compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41107 – TECA DAI, 41109 – TECA DAE, 413020016 a 413020027 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030010 a 413030021 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados LCI: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, a Logística de Carga Internacional. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados LCI: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, a Logística de Carga Internacional e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115 e 41301 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido do Negócio LCI: é o resultado alcançado pela atividade de Logística de Carga Internacional. O Lucro Líquido LCI corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de LCI.

Margem Líquida do Negócio LCI: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido LCI e a Receita Líquida LCI. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida LCI que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

MN - LCI = (LL - LCI / RL - LCI) X 100

Sendo:
MN - LCI – Margem Líquida de Negócio da atividade de Logística de Carga Internacional;
LL - LCI – Lucro Líquido da atividade de Logística de Carga Internacional;
RL - LCI – Receita Líquida da atividade de Logística de Carga Internacional.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio LCI de 2008 foi estabelecida com base no orçamento revisado de 2008, aprovado pela Diretoria Executiva, e na projeção de capacidade de realização de cada negócio e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

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

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

As dependências deverão acompanhar o indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

13.6.2. Margem Líquida dos Segmentos dos Negócios – Margem LOA (Logística de Operações com Aeronaves). ⇨

META CORPORATIVA

2008: Acompanhar.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Logística de Operações de Aeronaves.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida LOA: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Logística de Operações com Aeronaves deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida LOA compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41101 – Pouso Doméstico, 41102 – Pouso Internacional, 41103 – Permanência Doméstica, 41104 – Permanência Internacional, 412010049 – Comerciais Combust. Aeronaves Parte Variável, 413020061 a 413020094 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030065 a 413030098 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados LOA: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, a Logística para Operações com Aeronaves. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados LOA: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, a Logística para Operações com Aeronaves e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115 e 41301 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido do Negócio LOA: é o resultado alcançado pela atividade de Logística para Operações com Aeronaves. O Lucro Líquido LOA corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de LOA.

Margem Líquida do Negócio LOA: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido LOA e a Receita Líquida LOA. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida LAO que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

MN - LOA = (LL - LOA / RL - LOA) X 100

Sendo:
MN - LOA – Margem Líquida do negócio da atividade de Logística para Operações com Aeronaves;
LL - LOA – Lucro líquido da atividade de Logística para Operações com Aeronaves;
RL - LOA – Receita Líquida da atividade de Logística para Operações com Aeronaves.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio LOA de 2008 foi estabelecida com base no orçamento revisado de 2008, aprovado pela Diretoria Executiva, e na projeção de capacidade de realização de cada negócio e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero. O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

As dependências deverão acompanhar o indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR	DIREÇÃO DA MELHORIA
13.6.3. Margem Líquida dos Segmentos dos Negócios – Margem LOP (Logística de Operações com Passageiros).	⇨

META CORPORATIVA

2008: Acompanhar.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Logística de Operações de Passageiros.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT..

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida LOP: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Logística de Operações com Passageiros deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida LOP compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41105 – Embarque Doméstico. 41106 – Embarque Internacional, 412010050 – Comerciais – CIAS Transportes Aéreos, 413020049 e 413020050 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030043 a 413030054 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados LOP: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, a Logística para Operações com Passageiros. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados LOP: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, a Logística para Operações com Passageiros e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115 e 41301 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do

Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido LOP: é o resultado alcançado pela atividade de Logística para Operações com Passageiros. O Lucro Líquido LOP corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de LOP.

Margem Líquida do Negócio LOP: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido LOP e a Receita Líquida LOP. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida LOP que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

MN - LOP = (LL - LOP / RL - LOP) X 100

Sendo:
MN - LOP – Margem líquida de negócio da atividade de Logística para Operações com Passageiros;
LL - LOP – Lucro Líquido da atividade de Logística para Operações com Passageiros;
RL - LOP – Receita Líquida da atividade de Logística para Operações com Passageiros.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio LOP de 2008 foi estabelecida com base no orçamento revisado de 2008, aprovado pela Diretoria Executiva, e na projeção de capacidade de realização de cada negócio e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero. O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

As dependências deverão acompanhar o indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR **DIREÇÃO DA MELHORIA**

13.6.4. Margem Líquida dos Segmentos dos Negócios – Margem CNA (Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea). ⇨

META CORPORATIVA

2008: Acompanhar.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

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

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida CNA: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida CNA compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41110 – Comunicação e Auxílio à Navegação Aérea Doméstica, 41111 – Comunicação e Auxílio à Navegação Aérea Internacional, 41112 – Comunicação e Auxílio ao Terminal Doméstica, 41113 – Comunicação e Auxílio ao Terminal Internacional, 413020011 a 413020141 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030112 a 413030145 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados CNA: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, o Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados CNA: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, o Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

Não são considerados no cálculo os seguintes grupos contábeis: 31115 e 41301 – Anulação Receitas/Despesas Exerc. Anteriores, 32101 – Perdas na Baixa do

Permanente, 31401 – Devedores Duvidosos, 31402 – Imposto Sobre a Renda, 31403 – Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido do Negócio CNA: é o resultado alcançado pela atividade de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea. O Lucro Líquido CNA corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de CNA.

Margem Líquida do Negócio CNA: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido CNA e a Receita Líquida CNA. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida LAO que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

MN - CNA = (LL – CNA / RL - CNA) X 100

Sendo:
MN - CNA – Margem Líquida do negócio da atividade de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea;
LL - CNA – Lucro líquido da atividade de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea;
RL - CNA – Receita Líquida da atividade de Auxílio à Comunicação e Navegação Aérea.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio CNA de 2008 foi estabelecida com base no orçamento revisado de 2008, aprovado pela Diretoria Executiva, e na projeção de capacidade de realização de cada negócio e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero. O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

As dependências deverão acompanhar o indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

13.6.5. Margem Líquida dos Segmentos dos Negócios – Margem CMA (Comercialização de Áreas). ⇨

META CORPORATIVA

2008: Acompanhar.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Controle da margem de Comercialização de Áreas.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida CMA: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Comercialização de Áreas deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida CMA compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41201 – Preços Específicos, 413020038 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030032 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados CMA: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, a Comercialização de Áreas. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados CMA: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, a Comercialização de Áreas e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

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

Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido CMA: é o resultado alcançado pela atividade de Comercialização de Áreas. O Lucro Líquido CMA corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de CMA.

Margem Líquida do Negócio CMA: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido CMA e a Receita Líquida CMA. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida CMA que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

MN - CMA = (LL - CMA / RL – CMA) X 100

Sendo:
MN - CMA – Margem líquida de negócio da atividade de Comercialização de Áreas;
LL - CMA – Lucro Líquido da atividade de Comercialização de Áreas;
RL - CMA – Receita Líquida da atividade de Comercialização de Áreas.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio CMA de 2008 foi estabelecida com base no orçamento revisado de 2008, aprovado pela Diretoria Executiva, e na projeção de capacidade de realização de cada negócio e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero. O acompanhamento será realizado por meio de relatório específico enviado mensalmente a PRPG – Superintendência de Planejamento e Gestão, assim que o encerramento contábil for concluído e o relatório de custos for gerado.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

As dependências deverão acompanhar o indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR **DIREÇÃO DA MELHORIA**

13.6.6. Margem Líquida dos Segmentos dos Negócios – Margem EST (Estacionamento de Veículos). ⇨

META CORPORATIVA

2008: Acompanhar.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio Estacionamento de Veículos.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida EST: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais com Estacionamento de Veículos - Explorado deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida EST compõe-se das seguintes contas contábeis: 412010061 - Comerciais Estacionamento de Veículos, 412050045 – Estacionamento de Veículos Explorado, 413020038 e 413020243 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030032 e 413030247 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados EST: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, o Estacionamento de Veículos - Explorado. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados EST: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, o Estacionamento de Veículos e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

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

Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido do Negócio EST: é o resultado alcançado pela atividade de Estacionamento de Veículos. O Lucro Líquido EST corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de Estacionamento de Veículos.

Margem Líquida do Negócio EST: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido EST e a Receita Líquida EST. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida EST que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

MN - EST = (LL - EST / RL - EST) X 100

Sendo:
MN - EST – Margem Líquida de Negócio da atividade de Estacionamento de Veículos;
LL - EST – Lucro Líquido da atividade de Estacionamento de Veículos;
RL - EST – Receita Líquida da atividade de Estacionamento de Veículos.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio EST de 2008 foi estabelecida com base no orçamento revisado de 2008, aprovado pela Diretoria Executiva, e na projeção de capacidade de realização de cada negócio e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

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

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

As dependências deverão acompanhar o indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR | **DIREÇÃO DA MELHORIA**

13.6.7. Margem Líquida dos Segmentos dos Negócios – Margem TEL (Telecomunicações Aeroportuárias). ⇨

META CORPORATIVA

2008: Acompanhar.

2009: -

2010: -

2011: -

2012: -

RESULTADO ESPERADO

Controle da margem do Negócio de Telecomunicações Aeroportuárias.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Controladoria – DFCT.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Receita Líquida TEL: é o resultado obtido pela Empresa através das receitas operacionais de Telecomunicações Aeroportuárias deduzidas dos impostos incidentes sobre as receitas (COFINS e PASEP).

A Receita Líquida TEL compõe-se dos seguintes grupos contábeis: 41203 – Telecomunicações Aeroportuárias, 413020196 – COFINS incidentes sobre Receitas e 413030190 – PASEP incidente sobre Receitas.

Custos diretos dos Serviços Prestados TEL: são os valores gastos especificamente na realização do serviço em determinada atividade de negócio, no caso, Telecomunicações Aeroportuárias. Tais gastos são distribuídos por atividade através do Centro de Custos. Compõe-se da soma dos Custos Diretos e Custos Diretos de Ordem de Serviços.

Custos Indiretos dos Serviços Prestados TEL: são os gastos que não possuem características de classificação e mensuração para serem alocados diretamente a cada atividade empresarial, no caso, Telecomunicações Aeroportuárias e são passíveis de rateio para que possam integrar um ou mais serviços.

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

Indenizações Trabalhistas Cíveis, 31404 – Perdas na Realização dos Investimentos e 41601 – Anulação Despesas Exerc. Anteriores.

Lucro Líquido do Negócio TEL: é o resultado alcançado pela atividade de Telecomunicações Aeroportuárias. O Lucro Líquido TEL corresponderá à diferença entre a Receita Líquida e os custos diretos e indiretos dos Serviços Prestados, ambos apurados na atividade de LCI.

Margem Líquida do Negócio TEL: é o indicador que mede a relação entre o Lucro Líquido LCI e a Receita Líquida TEL. Este indicador representa em termos percentuais a parcela da Receita Líquida TEL que será Lucro.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

MN - TEL = (LL - TEL / RL - TEL) X 100

Sendo:
MN - TEL – Margem Líquida de Negócio de Telecomunicações Aeroportuárias;
LL - TEL – Lucro Líquido da atividade de Telecomunicações Aeroportuárias;
RL - TEL – Receita Líquida da atividade de Telecomunicações Aeroportuárias.

3. UNIDADE DE MEDIDA

%.

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO

A Margem Líquida de Negócio TEL de 2008 foi estabelecida com base no orçamento revisado de 2008, aprovado pela Diretoria Executiva, e na projeção de capacidade de realização de cada negócio e os demais anos foram projetados baseados nas projeções dos indicadores econômicos.

Das premissas utilizadas para o cálculo da citada margem foram deduzidos os custos com Depreciação do Patrimônio da União e a remuneração do Capital da União e da Infraero.

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

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO

Mensal.

6. FONTE DOS DADOS

Sistema contábil – Smartstream: DFCT.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA

As dependências deverão acompanhar o indicador.

OBJETIVO ESTRATÉGICO

13. Estabilização do comprometimento da receita operacional com as despesas de custeio no patamar de 2007, com ênfase na qualidade do gasto.

INDICADOR **DIREÇÃO DA MELHORIA**

13.7. Taxa de inadimplência ⇧

META CORPORATIVA

2008: 2,25%

2009:

2010:

2011:

2012:

RESULTADO ESPERADO

Realização de no mínimo 97,75% da receita faturada no exercício de 2008, das receitas de aluguel de área, rateios, telefonia, serviços eventuais, carga aérea (somente faturada) e termos de acordo.

ÁREA RESPONSÁVEL PELO RESULTADO

Superintendência de Finanças – DFFI.

1. CONCEITOS BÁSICOS

Avaliar a realização das receitas cuja ação de cobrança seja de responsabilidade direta do Aeroporto.

2. FÓRMULA DE CÁLCULO

1º Cálculo:

(+) valor faturado
(-) valor a vencer

_____
= valor considerado

2º Cálculo:

(valor a receber / valor considerado) * 100 = índice de inadimplência

3. UNIDADE DE MEDIDA
(%) percentual

4. CRITÉRIO DE ACOMPANHAMENTO
O acompanhamento é feito com apuração mensal do resultado acumulado no período avaliado.

5. PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO
A apuração oficial é anual, sendo realizada no mês de fevereiro do ano seguinte ao exercício avaliado.

6. FONTE DOS DADOS
Sistemas SmartStream, módulo de contas a receber.

7. DETALHAMENTO POR DEPENDÊNCIA
A inadimplência é apurada considerando os valores faturados e recebidos por aeroporto.

Serão avaliados os Aeroportos de Classificação Comercial de 1 a 3, conforme classificação estabelecida pela Diretoria Comercial, constante no endereço \\S_sean17\integracao\Publico\DC\DCRC\Relações Comerciais\Tabelas.

É avaliado, também, o resultado de toda a Rede Infraero.